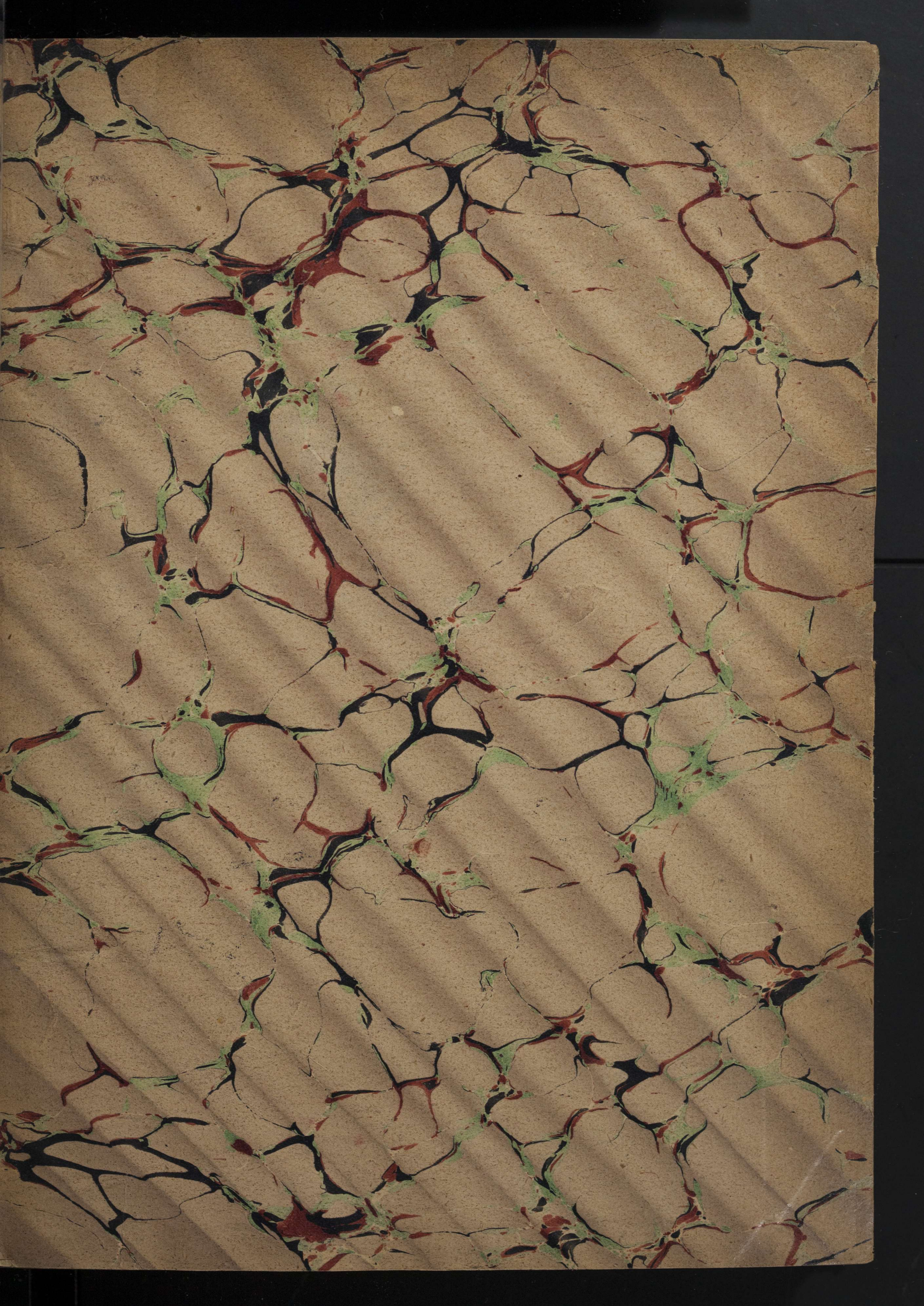


BIBLIOTHEQUE DE SCIENCES PO
1 698 430





PARLEMENT ITALIEN

SESSION 1880-1881

EXTRAITS

DU

RAPPORT

DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PARLEMENTAIRE

SUR L'EXPLOITATION

DES

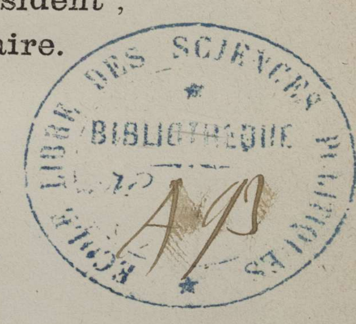
CHEMINS DE FER ITALIENS

RAPPORTEURS DE LA COMMISSION :

MM. BRIOSCHI, Sénateur, Président ;

GENALA, Député, Secrétaire.





PARIS

DENTU, ÉDITEUR

LIBRAIRIE DE LA SOCIÉTÉ DES GENS DE LETTRES

PALAIS-ROYAL, 15, 17, 19, GALERIE D'ORLÉANS

1882

NOTE DE L'ÉDITEUR

—

Le système de l'exploitation des chemins de fer par l'État a été inauguré en Belgique. L'Italie et la Prusse sont entrées dans la même voie. Quels ont été, dans les trois pays, les résultats de cette expérience ? L'industrie, le commerce et le public ont-ils profité de cette évolution économique ? Les tarifs ont-ils été modifiés ? Les transports sont-ils devenus plus rapides et moins onéreux ?

En ce qui concerne la Belgique, la réponse à ces diverses questions est facile. Des documents, d'une incontestable authenticité, ont apporté sur ce sujet une vive lumière. Dans un rapport qui a eu beaucoup de retentissement, M. Le Hardy de Beaulieu, député et rapporteur de la commission du budget pour l'exercice 1881, a exposé, avec une grande autorité, les vices et les lacunes de l'exploitation des voies ferrées en Belgique, et il a dénoncé les abus vraiment criants, de l'intervention de l'État dans le domaine de l'industrie privée (1). M. Sainctelette, Ministre des Travaux publics a confirmé les données de M. de Beaulieu, et il a maintes fois exposé à la tribune, pendant les sessions de 1879, de 1880 et 1881, les difficultés et les embarras sans nombre que l'exploitation des chemins de fer créait à l'État (2).

---

(1) Voir l'analyse de ce rapport, par M. Gottschalk, président de la Société des ingénieurs civils, session de 1881.

(2) Voir : Discours de M. Sainctelette sur la question des chemins de fer. Bruxelles, 1881.

Quant à l'expérience tentée en Prusse, elle est encore trop récente pour qu'on ait pu en apprécier les résultats. Néanmoins, l'exploitation par l'État des lignes rachetées a déjà donné lieu à des plaintes fort vives, dont les députés se sont fait l'écho, à la tribune du Reichstag. Dans le cours de la dernière session, un grand nombre de représentants se sont élevés, avec beaucoup d'énergie, contre les agissements de l'État, et ils n'ont pas eu de peine à démontrer que l'administration n'avait encore tenu aucune de ses promesses, et que la situation présente était pire que la précédente. Forcé de s'expliquer, le gouvernement a dû reconnaître qu'il se trouvait en présence de difficultés plus grandes qu'il ne s'y attendait et il a ajourné, à des temps meilleurs, les réformes promises (1).

« Dès à présent, dit M. Max Jacob, les chemins de fer figurent aux recettes du budget prussien pour le chiffre de 369 millions, chiffre énorme sur un budget total de 939 millions. C'est-à-dire que l'État, propriétaire et administrateur de chemins de fer, soustrait, par le fait, au contrôle des assemblées parlementaires, plus du tiers de tout le budget. Car c'est le gouvernement en Prusse — comme en Belgique — qui établit les tarifs ; et c'est la seule manière de procéder avec le régime de l'exploitation par l'État, vu qu'il est impossible de faire voter, sous forme de loi, des tarifs qui doivent pouvoir varier rapidement, pour satisfaire aux besoins du commerce. C'est tout au plus si l'on peut, après coup, leur faire donner une consécration illusoire par les pouvoirs législatifs. Ainsi, rendre l'État maître des chemins de fer, c'est lui livrer, une fois pour toutes, le tiers des recettes du budget ; c'est lui abandonner le droit de frapper l'impôt administrativement par les variations des tarifs. Or, les propositions de rachat partiel d'un réseau ou d'établissement de tarifs à base

---

(1) (*Économiste français* du 24 décembre 1881.) Les résultats de l'exploitation des chemins de fer en Allemagne, par M. Georges Michel.

purement kilométrique, mèneraient fatalement à ce résultat. Et, après cela, il n'y a rien à ajouter (1). »

En Italie, comme en Belgique et en Prusse, des considérations d'ordre purement politique ont déterminé l'État à racheter une des lignes de la Haute-Italie. On n'a pas voulu laisser aux mains de capitalistes étrangers, un réseau qui relie le royaume avec ses voisins de l'Est et de l'Ouest. Le rachat a donc été effectué, au prix de un milliard 700 millions, et l'exploitation provisoire des lignes a été confié provisoirement à l'État. Depuis le mois de juillet 1878, l'État exploite donc le réseau de la Haute-Italie.

Quels ont été les résultats de cette exploitation? Ici les faits vont nous répondre. En même temps que le Gouvernement italien s'embarquait dans cette grosse aventure du rachat, il nommait une commission consultative chargée de surveiller la marche de l'expérience et d'en indiquer les résultats. La commission, composée de 15 membres choisis parmi les hommes les plus compétents du Sénat et de la Chambre des députés, avait une mission multiple. Elle devait non-seulement s'enquérir des conditions de l'exploitation, mais surtout se mettre en communication avec les intéressés, écouter les réclamations, prendre note des desiderata des populations et grouper tous les faits et

(1) Pour le moment la Prusse possède 6,400 kilomètres de voies ferrées ; l'État administre en outre 5,000 kilomètres de lignes privées. La valeur de ces lignes est de 4 milliards 200 millions de francs ; en plus 9,200 kilomètres de lignes privées d'une valeur de 3 milliards 750 millions de francs. Il faut y ajouter les nouvelles lignes qui se construisent, de sorte qu'en dix ans l'État prussien aura pour près de 9 milliards de chemins de fer. Il est arrivé que la rente des chemins de fer d'État a oscillé de 3 0/0, ce qui fait pour 8 milliards 750 millions, la somme de 262 millions, différence capable de bouleverser tout un budget. Le rapporteur demande qu'on établisse les garanties financières, dont on a parlé il y a quelques années ; en tous cas il faut créer un compte de bilan de rentes qui permette de couvrir par les excédents les déficits qui peuvent se produire. Il ne croit pas aux garanties constitutionnelles, il demande des garanties pour l'établissement des tarifs. Une fois le gouvernement maître de tous les chemins de fer, il pourrait, par les tarifs, disposer pour ainsi dire, de toute la vie industrielle, et imposer des impôts indirects qui échappent au contrôle parlementaire.

(*Gazette de Francfort* du 17 février 1882.)

les renseignements se rattachant, par un titre quelconque, à l'industrie des chemins de fer. On comprend le but et l'importance de cette enquête. Comme l'exploitation par l'État n'était que provisoire, le gouvernement, avant de la rendre définitive ou d'y renoncer à jamais, voulait avoir, dans les mains, tous les éléments d'information, et se prononcer, en pleine connaissance de cause, sur les avantages ou les inconvénients réciproques de l'exploitation par l'État ou de l'exploitation par l'industrie privée.

Cette grande enquête, poursuivie avec une persévérance et une sagacité qui font le plus grand honneur à ceux qui l'ont conduite, est aujourd'hui terminée, et les documents qui la composent ont été publiés à Rome.

A l'heure où, chez nous, les questions relatives aux chemins de fer ont une importance exceptionnelle, il nous a paru intéressant, à plus d'un titre, de faire connaître les résultats de l'enquête italienne. C'est ce qui nous a décidé à faire traduire et résumer tous les documents contenus dans le volume que nous soumettons à l'attention du public.

De l'ensemble des documents que nous avons réunis, un fait se dégage avec une incontestable évidence : c'est que l'État est impuissant, par la nature même de sa constitution, à se prêter aux mille combinaisons qu'exige l'exploitation des chemins de fer. Sur ce point, l'accord est complet, absolu ; toutes les dépositions des négociants, industriels, économistes, hommes d'État aboutissent invariablement à cette même conclusion.

Voyez, par exemple, comment sont réglés sur le réseau de la Haute-Italie, les rapports entre le public et l'administration. Toutes les affaires doivent être soumises à un conseil de direction composé de sept membres, qui seul a qualité pour prendre une décision. Ce conseil ne se tient pas constamment en permanence et souvent, par suite d'absence ou de maladie, il n'est pas en nombre suffisant pour prendre une décision. Aussi, les affaires

sont-elles retenues pendant de longs mois. S'agit-il, par exemple des adjudications de vieux matériel, ce n'est qu'après *deux mois* que l'administration daigne faire connaître aux intéressés que tel lot leur a été adjugé. Un industriel de Saint-Pierre-d'Arena soumissionne, au mois de novembre 1880, pour un lot de rails au prix de 120 fr.; il est déclaré adjudicataire ; six mois après, il n'avait pu se faire délivrer son lot et peut-être l'attend-il encore (1). Un directeur d'usine s'engage par écrit à payer les rails un prix supérieur de 10 0/0 à celui des précédentes adjudications. Il lui est répondu par une fin de non-recevoir. Les règlements s'opposant à cette combinaison (2).

Quant aux tarifs, aucune amélioration n'a été apportée ; et M. Peruzzi, ancien ministre des Travaux publics, a pu dire, sans être démenti, que l'administration de l'État n'avait montré aucune sollicitude pour l'industrie (3). Un autre déposant a démontré que l'administration des chemins de fer échappait à tout contrôle sérieux et que le public était désarmé devant l'omnipotence administrative (4).

Nous pourrions multiplier les exemples, car l'enquête abonde en faits de ce genre ; mais nous en avons assez dit pour indiquer la portée et l'intérêt du travail que nous mettons sous les yeux du public. Nous ne voulons pas d'ailleurs entrer dans un débat qui a donné lieu chez nous, entre les partisans de l'État et les défenseurs de l'industrie privée, à de si longues discussions.

---

(1) Déposition Pareto, page 124.

(2) Déposition Pareto, page 127.

(3) Déposition Peruzzi, page 119.

(4) Déposition Sacerdoti, page 130.

Cependant, quand on passe en revue toutes les dépositions résumées dans ce volume, quand on relève les assertions qui y sont contenues et qui toutes, à peu près, tendent à une même conclusion, il est impossible de ne pas formuler un vœu. C'est que l'expérience que viennent de faire nos voisins ne soit pas renouvelée chez nous. La leçon leur coûte assez cher pour que nous ne soyons pas tentés de nous lancer, comme eux, dans une aventure dont les résultats ont été jusqu'à présent médiocres, et dont les conséquences pourraient devenir fort graves.

E. DENTU.

MEMBRES ÉLUS PAR LE SÉNAT

—

MM.

Sénateurs	**Brioschi**, professeur, *président*. **Bembo** (comte). **de Vincenzi.** **Cadorna**, lieutenant-général. **Torelli.** **Verga.**

PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS

—

Députés	**Genala**, professeur, *secrétaire*. **La Porta**, avocat. **Monzani**, avocat. **Ranco**, ingénieur. **La Cava**, avocat. **Bertolé-Viale**, lieutenant-général.

NOMMÉS PAR LE GOUVERNEMENT

—

Nervo, député.
Biglia, inspecteur du Génie civil.
Brin, ingénieur, député.

PARLEMENT ITALIEN

RAPPORT

De la Commission d'enquête sur l'exploitation des Chemins de fer italiens.

Conformément aux dispositions de la loi du 8 juillet 1878, le Parlement a décidé qu'une commission procéderait à une enquête à l'effet de constater, dans quelle mesure les stipulations contenues dans les conventions relatives à l'exploitation des chemins de fer garantissent les intérêts de l'État; et, de déterminer le mode qui lui paraîtrait préférable pour concéder l'exploitation des voies ferrrées à l'industrie privée. Le Parlement a décidé, qu'en attendant les résultats de cette enquête, l'exploitation des chemins de fer de la Haute-Italie serait faite par l'État.

La Commission se composait de quinze membres : six sénateurs et six députés élus par leur Chambre respective, et trois membres nommés par le gouvernement.

Convoquée, pour la première fois, le 19 août 1878, à Rome, par le Ministre des Travaux publics, la Commission nomma l'honorable sénateur Brioschi, *président*, et M. le député Genala, *secrétaire ;* elle dressa un *Questionnaire* imprimé à 4,000 exemplaires, qu'elle fit distribuer gratis, ou qui fut mis en vente à un prix très modique.

Pour obtenir des réponses ayant un caractère très sérieux, et, en même temps, laisser le champ libre à toutes les opinions, la Commission s'est adressée, d'abord, aux fonctionnaires des Ministères, aux Administrations des chemins de fer, aux Chambres de Commerce; ensuite, aux principaux journaux ainsi qu'aux personnes passant pour être les plus compétentes dans ces questions.

Les journaux ont publié un avis annonçant que toute personne pouvait se présenter aux séances publiques, pour y exposer son opinion sur la question de l'exploitation des chemins de fer. Les réunions ont eu lieu dans les villes de Milan, Turin, Gênes, Savone, Venise, Padoue, Vicence, Vérone, Naples, Foggia, Bari, Messine, Catane, Syracuse, Bologne, Ancone, Livourne, Florence, Rome, Cagliari et Sassari.

La Commission a tenu 57 séances publiques et 14 séances secrètes, pour élucider certaines questions délicates ; elle s'est réunie, en outre, 53 fois, en comité privé.

Les procès-verbaux des 57 séances ont été communiqués aux journaux, pour tenir le public au courant de la marche de l'enquête, et lui permettre de présenter, s'il y avait lieu, des observations sérieusement étudiées sur diverses réponses déjà faites devant la commission.

De nombreuses dépositions ont été faites ; certaines étaient écrites et d'une grande importance : celles de Milan, Turin, Florence, Rome et Palerme, par exemple. Les *Réponses au Questionnaire* envoyées par la Direction des chemins de fer méridionaux, par le Ministère de la guerre, par les Administrations des chemins de fer de la Haute-Italie, et des chemins de fer Romains, et enfin par le Ministère des Travaux publics n'avaient pas un moindre intérêt.

La Commission n'a pas négligé de faire des études approfondies, même sur les chemins de fer étrangers, surtout dans les pays où l'on met en pratique les deux systèmes d'exploitation, par l'État et par l'industrie privée.

La grande quantité des documents reçus pouvant être un obstacle à une discussion méthodique, la Commission a publié un long *résumé de toutes les réponses verbales et écrites*. Avec les éléments ainsi préparés et un très grand nombre de séances, elle a discuté la question d'une manière très approfondie.

Le travail de la Commission a pour but d'exposer brièvement :

1° Les résultats obtenus par l'exploitation des chemins de fer en Italie, de 1865 à 1881 ;

2° L'opinion de la Commission sur les conventions élaborées par les ministres Minghetti, Spaventa, et par le ministre Depretis ;

3° Les résultats de l'exploitation, par l'État, de l'ancien réseau piémontais, et des chemins de fer de la Haute-Italie ;

4° Les motifs pour ou contre l'exploitation, par l'État, ou l'exploitation privée ;

5° Le système que la Commission juge préférable, pour concéder l'exploitation à des Sociétés propriétaires et exploitantes ;

6° La méthode à suivre pour concéder l'exploitation à des Sociétés fermières ;

7° Les considérations de la commission sur certaines améliorations qui pourraient être faites dans l'exploitation des chemins de fer italiens.

A la suite de ce rapport, la Commission présenta au gouvernement du roi, les actes de l'enquête qui contiennent trois parties :

La première partie (trois volumes), a trait aux procès-verbaux des séances publiques.

La seconde (trois volumes), donne le résumé des réponses verbales et écrites.

Enfin, la troisième partie (un volume), est consacrée au rapport.

CHAPITRE PREMIER (1)

(Ce chapitre traite de l'exploitation des chemins de fer italiens, de 1865 à 1881.)

§ I. Les concessions (construction, exploitation).
§ II. Les chemins de fer de la Haute-Italie.
§ III. — Romains.
§ IV. — Méridionaux.
§ V. — Calabro-Siciliens.
§ VI. — Sardes.
§ VII. — Sociétés privées.

CHAPITRE II

PROJETS DES CONVENTIONS SOUMISES AU PARLEMENT, PAR LES MINISTRES MINGHETTI, SPAVENTA ET DEPRETIS.

§ III (résumé).

Convention Depretis.

La Convention étudiée par le ministre Depretis a été présentée à la Chambre des députés, le 22 novembre 1877; mais, par suite de diverses circonstances, elle ne fut même pas examinée par les bureaux.

Pendant le temps qui s'écoula entre les deux conventions Spaventa et Depretis, le réseau de la Haute-Italie ayant été racheté, le ministre Depretis, pour donner une assise définitive à tous les chemins de fer de la Péninsule, proposa, une seconde

(1) Le chapitre I, dans son entier, le chapitre II, §§ 1 et 2, donnent l'historique des chemins de fer italiens. Ils n'ont pas été traduits.

fois, de racheter aussi les réseaux des chemins de fer Romains et Méridionaux, et de les confier, tous, à des Sociétés — Nos chemins de fer étaient divisés en deux réseaux par la Convention : réseau de l'Adriatique et réseau de la Méditerranée ; les deux conventions étaient identiques ainsi que les conditions de l'exploitation ; il n'y avait de différence que sur le montant de la redevance *(canone)*, en évaluant le produit brut total des chemins de fer, pour tout le continent, à 150 millions de francs, et cela, dans la proportion suivante :

Au réseau de l'Adriatique (3,727 kilom.). . .	Fr.	74.000.000
Au réseau de la Méditerranée (3,680 k.) . .		76.000.000
Total	Fr.	150.000.000

et, on établissait que chacune des Sociétés fermières devait payer à l'État une redevance fixe, dans les proportions suivantes :

Pour le réseau de l'Adriatique	Fr.	22.650.000
Pour le réseau de la Méditerranée.		22.350.000
Total. . . .	Fr.	45.000.000

Cependant, la redevance pouvait subir deux natures de variations, tant à cause du prix du charbon, qu'en raison des modifications de tarifs que l'État croirait devoir imposer.

Dans le premier cas, lorsque le prix moyen annuel du charbon Cardiff (première qualité) serait supérieur ou inférieur à 40 francs la tonne, la *redevance* devait (pour chaque franc d'augmentation ou de diminution) être diminuée ou augmentée de 40 centimes, par 100 francs, sur le total de la recette brute.

Dans le second cas, lorsque le Gouvernement, sans le consentement de l'exploitant, aurait ordonné l'application de tarifs de transport inférieurs aux tarifs normaux (dont nous parlerons dans la suite), les conséquences d'une telle diminution, sur le produit brut, devaient être suppportées par le Gouvernement, et, par conséquent, cela équivaudrait pour lui à une diminution sur la redevance.

En sus de la redevance, l'État devait avoir une participation de 42 0/0 sur le produit brut excédant la somme de 150 millions

de francs. Enfin, il devait aussi avoir une part, dans le produit net, établie de la manière suivante :

Si les bénéfices de la Société s'élevaient à une somme rapportant (y compris l'impôt sur le revenu mobilier), un intérêt supérieur à 7 1/2 0/0 du capital versé en actions, la moitié du surplus devait revenir à l'Etat.

Avant de passer à l'examen des dispositions importantes inscrites dans les conventions, la Commission a cru nécessaire de s'assurer, au préalable, que leur base était solide ; parce que, jusqu'ici les stipulations de ces conventions sont la conséquence d'un produit brut probable de 150 millions de francs, et d'une répartition donnée entre les deux réseaux, dans la proportion sus-énoncée.

Or, voici les résultats que, dans ces quatre dernières années, (1876 à 1879) on aurait obtenus, pour chacun des deux réseaux si l'on avait fait l'application des conventions élaborées par M. le ministre Depretis.

ANNÉES	RÉSEAU DE L'ADRIATIQUE		RÉSEAU de la MÉDITERRANÉE		POUR LES DEUX RÉSEAUX	
	PRODUIT BRUT	DIFFÉRENCE	PRODUIT BRUT	DIFFÉRENCE	PRODUIT BRUT	DIFFÉRENCE
	F	F	F	F	F	F
1876	73.851.117	— 148.883	74.662.085	—1.337.915	148.513.202	—1.486.798
1877	72.366.689	—1.633.311	76.427.469	+ 427.469	148.794.158	—1.205.842
1878	71.562.262	—2.437.738	75.512.714	— 487.286	147.074.976	—2.925.024
1879	73.992.396	— 7.604	80.604.761	+4.604.761	154.597.157	+4.597.157
Moyennes	72.943.116	—1.056.884	76.801.757	+ 801.757	149.744.873	— 255.127

Les chiffres qui précèdent mettent en lumière les résultats suivants :

Le montant du produit brut moyen de quatre années s'est rapproché, à 255,127 francs près, des 150 millions prévus ; tandis que le réseau de l'Adriatique aurait subi une perte moyenne annuelle de fr. 1,056,884, le réseau de la Méditerranée aurait, par contre, réalisé un bénéfice annuel de fr. 801,757.

Or, bien qu'il soit à peu près certain que ces résultats n'auraient pas été atteints, si les contrats avaient été vraiment mis en exécution et les réseaux réellement divisés en deux groupes, ils donnent lieu à de sérieuses réflexions sur la valeur du système de la redevance.

On ne peut nier que, faire payer une redevance à l'État par l'exploitant, ne soit une idée fort séduisante, parce qu'elle fait naître, surtout à première vue, la confiance que le budget de l'État ne subira qu'une légère variation, par suite de l'emploi de ce système. Cette idée est, en effet, la partie la plus importante de notre problème.

Tout récemment, des études ont été faites relativement à l'exploitation des Chemins de fer de l'État belge, par M. le Hardy de Beaulieu. Elles ont été consignées, dans un document officiel, dont nous parlerons plus loin (1). Mais, il est bien évident, d'autre part, qu'en établissant un droit fixe, on est porté à croire que les éléments qui ont servi de base pour le déterminer, ne seront jamais exposés à aucune perturbation. C'est pour cela que, dans le contrat que nous examinons, les deux principales causes de perturbation probable ont été éliminées : celles qui ont trait soit à la baisse, soit à la hausse du prix du combustible, et celles qui se rapportent à l'abaissement des tarifs de transports ; mais en agissant ainsi, on ôte en grande partie à la *redevance* son caractère invariable.

Il faut faire connaître également les autres conditions sur le renouvellement et l'augmentation du matériel roulant qui rendent encore plus douteuse, ainsi que nous le démontrerons, la stabilité de la *redevance*. En outre, l'exploitation progresse, le trafic se développe, le produit brut augmente dépassant la première limite, et alors à la redevance fixe vient s'ajouter, pour l'État, une redevance variable, c'est-à-dire une participation au produit brut excédant les 150 millions.

Quels sont, en ce cas, les éléments de calcul applicables au partage entre l'État et l'exploitant ?

Faisons le calcul, pour tout le réseau continental. D'après les chiffres sus-énoncés, on voit facilement, que pour avoir droit au produit brut, il doit être à peu près de fr. 20,250 par kilomètre.

Par conséquent, soit C, la redevance par kilomètre due à

---

(1) Voir l'Annexe G, pages 346 à 367.

l'État ; valent par kilomètre dû à l'exploitant, et P, le produit brut par kilomètr cn a :

C = 6,075 + 0,42 (P — 20,250)
E = 14,175 + 0,58 (P — 20,250)
lorsque le produit kilométrique P est supérieur de 20,250;

Tandis que, quand P est égal ou moindre que ce chiffre, on obtient : C = 6,075; E = 14,175.

Considérons, pour un moment, l'expression qui donne la valeur de E, lorsque P est supérieur à 20,250; elle peut se réduire à :
E = 2,430 + 0,58 P.

C'est-à-dire, que la part de l'exploitant, pour chaque kilomètre, est égale à 2,430 francs, plus les 58 0/0 du produit brut par kilomètre.

Ceci démontre que le mode d'indemniser l'exploitant rentre dans le système des formules déjà usitées, comme, par exemple, celles que nous aurons à citer en parlant de la convention de la Compagnie d'Orléans. En d'autres termes, le calcul ci-dessus indiqué peut être considéré comme étant une formule qui détermine le remboursement des dépenses à l'exploitant, en supposant en même temps, que le produit brut total soit versé dans les caisses de l'État.

Cette formule de remboursement est-elle applicable?

Nous ne répéterons pas ici ce que nous avons déjà dit sur les formules qui servent à évaluer les dépenses d'exploitation, et nous terminerons l'examen de cette partie de la convention Depretis en faisant les déclarations suivantes :

1° La commission est d'avis que le système d'une redevance fixe à payer par l'exploitant à l'État, en proportion d'un produit brut présumé, serait tout à fait acceptable, surtout au point de vue de la stabilité du budget de l'État; mais que les risques à courir par l'État, pour l'obtenir, rendent les bénéfices plus apparents que réels. Le tableau suivant démontre quelles auraient été, dans les onze dernières années de 1869 à 1879, les augmentations ou les diminutions de la redevance des 45 millions, étant données les oscillations du prix du charbon.

RÉSEAUX ITALIENS.

Chemins de fer de la Haute-Italie, Romains, Méridionaux, Calabrais.

ANNÉES	PRODUIT BRUT TOTAL	QUANTITÉ DU COMBUSTIBLE consumé	PRIX MOYEN par tonne	DIFFÉRENCE AVEC LA FORMULE DEPRETIS en faveur	
				DE LA SOCIÉTÉ	DE L'ÉTAT
	F.	tonnes	F.	F.	F.
1869.........	93.866.405	201.311	38	»	2.628.260
1870.........	97.145.276	231.001	34	»	2.331.486
1871.........	104.668.970	236.268	37	»	1.256.027
1872.........	121.985.589	277.712	51	5.367.366	»
1873.........	132.223.386	318.536	56	8.462.296	»
1874.........	137.161.427	352.858	43	1.645.937	»
1875.........	140.733.808	367.474	40	»	»
1876.........	148.513.202	400.407	34	»	3.564.317
1877.........	148.794.158	388.533	33	»	4.166.236
1878.........	147.074.976	353.225	30	»	5.882.999
1879.........	154.597.157	347.807	30	»	6.183.886
		TOTAL............		15.475.599	26.013.211
			À DÉDUIRE................		15.475.599
SOMME QUI AURAIT ÉTÉ DUE A L'ÉTAT, EN DEHORS DE LA REDEVANCE.					10.537.612

2° Au delà du produit brut évalué, et par rapport auquel on a calculé la redevance fixe, les relations entre l'État et l'exploitant sont réglées par une des formules ordinaires, ayant un terme constant, et un autre terme proportionnel au produit brut, et, par conséquent, sont sujettes à toutes les réserves que nous avons faites à cet égard.

CHAPITRE III

§ II.

Exploitation par l'État des Chemins de fer de la Haute-Italie.

L'exploitation du réseau de la Haute-Italie qui, après le rachat, avait été confiée, pour deux années, à la Société des Chemins de fer méridionaux de l'Autriche, fut, par la même loi qui ordonna l'enquête, prise directement par le Gouvernement ; d'abord, pour les deux années, du 1er juillet 1878 au 30 juin 1880, ensuite jusqu'à l'expiration de l'année 1881.

La loi du 8 janvier 1878 détermina les règles fondamentales à suivre dans l'administration de ces chemins de fer, et le règlement du 6 mars 1879 les a largement développées.

La Commission croit de son devoir de faire connaître les causes principales pour lesquelles cette expérience *n'a pas été jugée favorablement*, par le plus grand nombre de ceux qui ont répondu aux questions de l'enquête.

Satisfaite incomplètement, par les dépositions recueillies dans les séances publiques, la Commission a tenu d'autres séances privées, à Milan et à Turin, pour recueillir les renseignements les plus exacts, soit en conférant avec les membres du Conseil d'administration, soit en interrogeant les chefs des services.

Il est résulté de cet examen, que les causes de l'échec éprouvé par l'exploitation faite par l'État sont multiples et de différentes natures. Quelques-unes ont trait aux questions de personnes, d'autres aux dispositions mêmes de la loi ou des règlements appliqués à l'exploitation par l'État ; enfin, les dernières sont la conséquence obligée des conditions dans lesquelles les précédentes administrations ont laissé ces lignes.

Un autre chapitre sera consacré à l'examen de ces dernières causes qui eurent une influence considérable ; dans celui-ci, nous nous

bornons à donner une idée de quelques-unes des questions de personnes, et à exposer, d'une manière plus détaillée, notre opinion sur la loi et sur le règlement.

La loi du 8 juillet 1878 et surtout le règlement du 6 mars 1879, ne sont plus en harmonie avec la prompte solution des questions d'exploitation et les habitudes de l'ancienne organisation du réseau piémontais. Cette loi met en lumière et fait ressortir deux idées bien nettes ; la première : aucune introduction de changement dans la réglementation des services faite par l'ancienne Société de la Haute-Italie; la seconde : adjonction d'un nouveau contrôle, c'est-à-dire qu'à côté de la comptabilité générale (dont on augmente les attributions) vient s'adjoindre une *section spéciale de vérification* de la Cour des Comptes.

Ces dispositions ont-elles été opportunes?

Après avoir entendu le récit de certains faits, dans les séances publiques, la Commission, sans hésitation aucune, a cru de son devoir d'étudier et d'approfondir la question, en appelant devant elle, dans ses séances privées, les fonctionnaires et administrateurs qui, par leur situation, pouvaient mieux l'éclairer. En outre, elle a sagement réparti l'étude de tous les documents entre ses divers membres. Cette enquête très approfondie, a confirmé la Commission dans sa résolution et elle a émis l'avis *unanime* que la réglementation du réseau de la Haute-Italie présentait déjà, par elle-même, une complication défavorable à la prompte solution des affaires; mais que cependant, cette difficulté était largement atténuée par les attributions du Directeur général et la responsabilité qu'il pouvait assumer dans les cas très urgents.

A l'initiative et à la responsabilité du Directeur, on a substitué l'action collective du Conseil, comme il sera expliqué ci-après.

Les conséquences de cette organisation compliquée devaient forcément se faire sentir d'une manière plus manifeste et plus grave.

La Commission n'a pas tardé à s'en convaincre.

Il importe de bien démontrer que la loi du 8 juillet 1878, surtout pour la partie qui regarde l'organisation de l'exploitation provisoire par l'État, doit être considérée comme un expédient dilatoire, ou, si l'on veut, une transaction temporaire entre l'exploitation privée et l'exploitation par l'État. De cette façon seulement, on pourra s'expliquer comment, pour les uns, la

nomination (si nous pouvons parler ainsi) d'un Conseil d'administration choisi par le Ministre des Travaux publics et destiné à remplacer le précédent Conseil nommé par l'Assemblée des actionnaires, est l'indice, et presque la certitude, que la forme de l'administration par les compagnies sera maintenue ; tandis que, pour les autres, ce même Conseil, nommé et dépendant du Ministre, représente justement cette institution qui, en Belgique, sous le nom de Comité, en Alsace-Lorraine, sous le nom de Direction générale, régissent et administrent l'exploitation par l'État.

De cette façon seulement, pourra s'expliquer la situation faite par la loi au Directeur de l'exploitation, dont, pour les uns, les fonctions n'auraient jamais dû être inférieures ni moins étendues que celles des Directeurs d'une Compagnie privée, en ce qui regarde l'exploitation ; suivant les autres, au contraire, dont les fonctions devaient être limitées, au point d'annuler à peu près l'action de ce haut fonctionnaire, qui n'étant pas le Président du Conseil, comme dans les organisations étrangères citées, avait pour eux l'air d'un intrus.

La conséquence nécessaire de cette organisation, que nous oserons appeler *hybride*, devait être (et c'est ce qui a eu lieu en effet) la création d'une série d'attributions personnelles qui, sans contredit, ne favorisent pas la marche de l'Administration ; sa discipline n'en a pas été fortifiée, le zèle du personnel n'a pas redoublé, il est arrivé même qu'elle a été un motif d'encouragement à la révolte.

Enfin, que ce soit pour cette cause ou pour une autre, nous devions signaler ces résultats.

Quant aux relations avec le public, les conséquences des règlements adoptés furent aggravées aussi par d'autres causes.

En premier lieu, le Conseil, à qui était donné, par les règlements, les fonctions de Directeur général, ne pouvant délibérer sans la présence de cinq membres, sur les sept dont il se compose, a dû, par nécessité, retenir, pendant des mois, des affaires et des traités qui, d'ordinaire, exigent une prompte solution. Les atermoiements se produisirent d'autant plus facilement que le Directeur de l'exploitation n'assistait pas au Conseil ; il ne s'y présentait pas de sa propre initiative, puisqu'elle était contestée; il ne pouvait s'y rendre que d'après les invitations du Conseil qui étaient faites rarement ; par conséquent, pour chaque affaire, un rapport écrit du Directeur était nécessaire.

Il faut remarquer, en outre, que toutes les affaires nécessitant des dépenses que les Compagnies *imputent au compte de premier établissement*, sont, par le règlement même, soustraites à l'examen du Conseil qui ne peut faire autre chose qu'envoyer au ministère des Travaux publics, un avis motivé et ses propositions. Or, tout le monde sait, que faire la distinction entre les dépenses de premier établissement et celles d'exploitation, dépenses nécessitées par des travaux urgents et d'une importance minime, est souvent l'objet de contestations ; c'est ce qui arriva, en effet, plusieurs fois, malgré le désir général, de ne pas entraver la marche de l'Administration. C'était, en outre, créer une grande complication, dans les rapports avec le public, que d'avoir ajouté « un bureau de vérification, *section de la Cour des Comptes* » à la Comptabilité centrale en lui laissant, non seulement toutes ses attributions, mais encore en lui en donnant de plus considérables.

Voici ce que prescrivent les articles 25 et 42 du règlement :

« Art. 25. — La Comptabilité générale vérifie tous les documents » relatifs à la recette et au payement des dépenses imputables » soit au compte de premier établissement, soit au compte » exploitation. Après en avoir constaté la régularité, par rap- » port aux prévisions du budget, elle dresse des mandats, qui, » revêtus du visa du chef de la Comptabilité générale, sont » soumis, avec pièces justificatives à l'appui, à l'approbation du » Conseil d'administration et à la *Vérification du bureau de la* » *Cour des Comptes.* »

« Art. 42. — Tous les marchés qui ont pour conséquence une » recette ou une dépense pour l'administration des chemins de » fer exploités pour le compte de l'État, doivent, après avoir » obtenu l'approbation du Conseil d'administration, être transmis » au bureau de *Vérification*, qui, d'après les pièces justificatives » annexées, dont la régularité a été constatée au préalable, et sur » l'assurance qu'aucune disposition de la loi ou des règlements, » concernant la susdite administration n'a été violée, revêt » de son visa les délibérations approuvées par le Conseil. »

Telles sont, à peu de chose près, les prescriptions du contrôle préalable établi par notre loi de comptabilité, pour les administrations de l'État ; on peut juger ainsi quelles lenteurs elles entraînent ! Elles tendent à diminuer la responsabilité, à entraver l'initiative individuelle ; en un mot, elles sont absolument

inapplicables à une exploitation de chemin de fer. Ce résultat n'a d'autre cause que la préoccupation unique d'assimiler aux autres administrations du gouvernement, l'exploitation provisoire faite pour le compte de l'État.

Comme nous l'avons déjà dit, au commencement de ce chapitre, deux autres causes ont contribué à l'échec subi par l'exploitation par l'État.

L'une, est personnelle au Ministre des Travaux publics qui a fait choix des membres devant composer le Conseil d'administration des chemins de fer de la Haute-Italie. Il est à peine besoin de dire que, relativement à leur honorabilité, à leur zèle et à leur activité, la Commission n'a que des éloges à leur adresser ; mais il faut bien l'avouer, il leur a manqué certaines qualités, certaines aptitudes spéciales nécessaires pour régir une affaire d'un caractère tout particulier exigeant, de ceux qui l'administrent, une initiative continuelle.

Ici, nous pourrions diviser l'*existence* du Conseil en trois périodes ; la première : Conseil entièrement antérieur aux règlements, et alors il n'était pas au complet ;

La seconde : Conseil qui a fini par la démission de son président suivie de celle des administrateurs ;

La troisième : Conseil qui fonctionne depuis sa constitution jusqu'à ce jour.

Ce sujet étant très délicat, nous ne pensons pas devoir nous y arrêter longuement ; il ne serait pas convenable de le faire. Il est cependant de notre devoir d'en parler, parce que le fait même de la difficulté rencontrée dans le choix des hommes et les modifications que le Conseil a dû subir, dans l'espace si court de deux ans, donnent de la force à certaines considérations présentées ou à celles que nous allons exposer.

Enfin, une dernière cause des difficultés rencontrées dans l'exploitation par l'État, doit remonter à la situation du matériel roulant et des gares, situation dont les conséquences sont imputables à la Société de la Haute-Italie, pour les dernières années d'une existence, dont elle prévoyait la fin ; et, à l'État, pour les deux années de l'exploitation cédée à la *Südbahn*, ainsi que pour les autres années d'exploitation provisoire par l'État.

Il suffit de dire que, pendant plus de cinq années, malgré le

trafic toujours croissant, pas une seule voiture à voyageur nouvelle, pas un seul wagon à marchandises n'ont été fournis à l'exploitation, pour satisfaire aux mille réclamations dont on trouve les traces dans les rapports de la Commission ; rien ne saurait expliquer le fait vraiment singulier d'avoir, dans un besoin très urgent, pris à location et à un prix élevé, dix locomotives et cinq cents wagons des compagnies allemandes et hongroises. Plus grave encore est la situation des stations qui ne peuvent employer le même moyen, ce qui nécessite, par conséquent, de fortes dépenses.

Pour remédier à cet état des choses, l'administration de l'État n'a presque rien fait, cependant elle le connaît et le blâme, comme la Commission.

Les budgets successifs de l'exploitation par l'État du réseau de la Haute-Italie, pour les deux dernières années, que nous reportons à la fin du chapitre offrent, il est vrai, des chiffres de fantaisie, mais si en regard de ces chiffres, on place ceux qui représentent les besoins réels, absolus, urgents de l'exploitation, on constatera que, malheureusement, même sur ce point, c'est l'apparence qui cache la réalité.

Si l'État avait pu ou avait dû verser une partie de ces sommes brutes, comme fonds de réserve, ainsi que cela avait été stipulé dans la convention Spaventa, ou mieux encore, comme cela a été fixé par les derniers traités hollandais, afin de subvenir aux dépenses indiquées dans ces traités, nous serions encore bien loin de pourvoir aux nécessités du réseau de la Haute-Italie.

En concluant, nous ferons remarquer, que l'expérience faite, depuis 1878, jusqu'à ce jour, de l'exploitation par l'État du réseau de la Haute-Italie, ne pouvait être d'un grand poids sur les délibérations de la Commission. En effet, la Commission a reconnu que des causes fâcheuses qu'on aurait pu éviter, ont contribué singulièrement aux résultats peu satisfaisants donnés par cette exploitation. Ces causes auraient certainement pu être évitées. Il est vrai, cependant, que les *difficultés*, les *inconvénients commerciaux*, *industriels*, *techniques*, *financiers*, *politiques de l'exploitation par l'État*, dont nous parlerons longuement, dans le chapitre suivant, ont été très clairement démontrés, en fort peu de temps, et n'ont laissé subsister aucun doute dans les esprits.

EXPLOITATION PAR L'ÉTAT

Budget des Recettes et des Dépenses

DES CHEMINS DE FER DE LA HAUTE-ITALIE.

2e SEMESTRE 1878. — KILOMÈTRES : 3.531.

RECETTES	Fr.	DÉPENSES	F.
Voyageurs	22.108.015 28	Direction et service administratif	513.871 42
Transports à grande vitesse.	6.541.634 18	Service de l'entretien	5.392.691 23
Transports à petite vitesse .	24.101.471 85	Service de la traction	11.478.101 23
Produits divers . . .	849.981 49	Service du trafic.	10.611.475 64
		Dépenses diverses d'exploitation.	132.248 59
		Dépenses générales d'administ. .	903.685 75
		Sommes dues aux Sociétés propriétaires. .	2.146.215 82
		Total.	31.178.289 68
		Produit net de l'exercice . . .	22.422.813 12
TOTAL. . .	53.601.102 80	TOTAL GÉNÉRAL. . .	53.601.102 80

Budget des Recettes et des Dépenses

— Exercice 1879 —

KILOMÈTRES EN EXPLOITATION : 3.543.

RECETTES	Fr.	DÉPENSES	Fr.
Voyageurs.	39.979.599 38	Dépenses générales d'administration . . .	3.829.304 75
Transport à grande vitesse.	11.981.637 38	Service de l'entretien	12.038.084 46
Transports à petite vitesse .	48.926.397 16	Service de la traction	21.639.754 72
Produits divers. . .	2.361.312 03	Service du trafic	21.303.881 12
		Sommes dues aux Sociétés propriétaires. .	4.446.258 34
		Total . .	63.257.283 39
		Produit net de l'exploitation . .	39.991.662 56
TOTAL. . .	103.248.945 95	TOTAL GÉNÉRAL . . .	103.248.945 95

Budget des Recettes et des Dépenses

— Exercice 1880 —

KILOMÈTRES : 3.543.

RECETTES	Fr.	DÉPENSES	Fr.
Voyageurs	41.557.766 68	Dépenses générales d'administration . . .	4.202.848 41
Transports à grande vitesse	12.745.368 97	Service de l'entretien	13.732.097 37
Transports à petite vitesse	54.394.056 60	Service de la traction	24.515.122 73
Produits divers . . .	2.462.431 48	Service du trafic	23.985.768 90
		Sommes dues aux Sociétés propriétaires. .	4.624.829 06
		Total . . .	71.060.666 47
		Produit net de l'exploitation. .	40.098.957 26
TOTAL. . . .	111.159.623 73	TOTAL GÉNÉRAL . . .	111.159.623 73

CHEMINS DE FER DE LA HAUTE-ITALIE,

Contrat hollandais du mois de mai 1876

ANNÉES	LONGUEUR EXPLOITÉE		LONGUEUR TOTALE	PRODUIT BRUT	SOMMES A RÉSERVER POUR AUX ALLOCATIONS		
	à double voie	à une seule voie			4 0/0 du Produit brut pour le Matériel roulant (1)	Fr. 1.058 20 par kilom. à voie unique pour le matériel fixe	Fr. 2.116 40 par kilom. à double voie pour le matériel fixe
				Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1869	646	4.718	5.364	93.866.405	3.754.656	4.992.587	1.367.194
1870	614	4.899	5.513	97.145.276	3.885.811	5.184.122	1.299.470
1871	627	4.944	5.571	104.668.970	4.186.759	5.231.741	1.326.983
1872	629	5.439	6.068	121.985.589	4.879.423	5.755.550	1.331.216
1873	629	5.599	6.228	132.223.386	5.288.935	5.924.862	1.331.216
1874	626	5.794	6.420	137.161.427	5.486.457	6.131.211	1.324.866
1875	607	6.149	6.756	140.733.808	5.629.352	6.506.872	1.284.655
1876	624	6.336	6.960	148.513.202	5.940.528	6.704.755	1.320.634
1877	623	6.491	7.114	148.794.158	5.951.766	6.868.776	1.318.517
1878	633	6.579	7.212	147.074.976	5.882.999	6.961.898	1.339.681
1879	603	6.654	7.255	154.597.157	6.183.886	7.041.263	1.276.189

(1) Le matériel roulant est propriété de l'exploitant.

ROMAINS, MÉRIDIONAUX, CALABRAIS

ppliqué au réseau italien

'AIRE FACE UIVANTES		RESTE A RÉPARTIR	PARTICIPATION		DÉPENSES D'EXPLOITATION	BÉNÉFICE NET DE L'EXPLOITATION (2)
Fr. 211 64 par kilom. en exploitation pour assurances	TOTAL		de la Compagnie 80 0/0	de l'État 20 0/0		
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1.135.237	11.249.674	82.616.731	66.093.385	16.523.346	50.599.912	15.493.473
1.166.771	11.536.174	85.609.102	68.487.282	17.121.820	55.128.031	13.359.251
1.179.046	11.924.529	92.744.441	74.195.553	18.548.888	60.018.892	14.176.661
1.284.232	13.250.421	108.735.168	86.988.135	21.747.034	67.132.079	19.856.056
1.318.094	13.863.107	118.36[illegible].279	94.688.223	23.672.056	77.223.873	17.464.350
1.358.729	14.301.263	122.860.164	98.288.131	24.572.033	85.713.697	12.574.434
1.429.840	14.850.719	125.883.089	106.706.471	25.176.618	86.803.070	13.903.401
1.473.014	15.438.931	133.074.271	106.459.417	26.614.854	92.693.323	13.766.094
1.505.607	15.644.666	133.149.492	106.519.594	26.629.898	94.291.812	12.227.782
1.526.348	15.710.926	131.364.050	105.091.240	26.272.810	93.761.382	11.329.858
1.535.448	16.036.786	138.560.371	110.848.297	27.712.074	94.819.449	16.[illegible]28.848

(2) Le bénéfice net de l'exploitation ne revient à la Compagnie qu'autant que l'intérêt du capital employé pour l'exploitation ne dépasse pas 4 1/2 0/0 ; passé ce prix, le Gouvernement participe au produit net.

CHAPITRE IV

L'Exploitation par l'État et l'Exploitation par les Compagnies.

Après l'examen des conventions exécutées ou simplement proposées, et l'étude approfondie des conséquences de l'exploitation provisoire du réseau de la Haute-Italie, par l'État, la Commission a abordé la partie la plus difficile de son mandat.

A la suite de longues délibérations, elle a formulé ses propositions relatives au meilleur système d'exploitation des chemins de fer, en Italie.

La première question que la Commission s'est posée est la suivante :

Est-il préférable d'abandonner, en Italie, le système de l'exploitation privée qui, depuis tant d'années, est fait par les Compagnies, et de mettre cette exploitation entre les mains de l'État?

Avant de décider quel est le meilleur mode d'exploitation, la Commission a étudié les trois principaux systèmes en usage actuellement en Italie :

Exploitation par l'État.

Exploitation par des Sociétés propriétaires et exploitantes, dites concessionnaires.

Compagnie de simple exploitation ou fermière.

D'après les réponses au *Questionnaire* et à l'aide des études faites par la Commission, on peut dire qu'aujourd'hui tous les motifs, pour ou contre le rachat, sont de notoriété publique.

Nous les résumons sommairement, afin de bien faire connaître la lutte très énergique qui a eu lieu entre les représentants des deux opinions opposées, et, en même temps, pour exposer les motifs qui ont guidé les commissai es dans leurs délibérations.

Arguments en faveur de l'exploitation par l'État

Les transports par chemins de fer constituent, dans la vie moderne, un véritable service public. L'importance économique, politique et militaire des voies ferrées est très grande et se manifeste, chaque jour, davantage, depuis les dernières guerres.

Notre gouvernement a concédé ou a construit les chemins de fer par des considérations purement politiques, considérant cette création comme un moyen puissant d'unifier l'Italie.

Entre autres choses, l'exploitation des chemins de fer constitue une fonction des États modernes, parce que ce moyen de transport, étant le plus rapide et le plus économique, sert à développer l'industrie nationale et le commerce. Au point de vue des services rendus, les chemins de fer doivent être exploités par l'État, dont la mission est de sauvegarder les intérêts de l'universalité des citoyens. Les chemins de fer constituent un *monopole* et n'ont aucune concurrence ; ou, si la concurrence a lieu par d'autres chemins de fer, par des canaux ou des fleuves, il intervient, à la longue, un accord entre les parties, comme cela a eu lieu en Angleterre et en Amérique. L'État peut exploiter à meilleur marché puisqu'il n'a pas de dividendes à donner aux actionnaires, etc...

Arguments en faveur de l'Exploitation par les Compagnies.

Des motifs puissants ont été allégués également en faveur de l'exploitation par les Compagnies ; l'importance des grands réseaux de chemins de fer est très grande au point de vue économique, politique et militaire, mais il ne s'ensuit pas, pour cela,

qu'exploiter les chemins de fer constitue un service public que l'État ait le droit ou l'obligation de faire, comme il a le droit de rendre la justice, de pourvoir à la sûreté du pays, et enfin d'exercer la souveraineté. Cette idée abstraite et absolue, sur les devoirs de l'État, n'est vraie ni en théorie ni en pratique. Elle s'appuie sur une fausse définition de la mission de l'État et des droits qu'il peut avoir à exercer. L'importation des théories socialistes, essentiellement étrangères à notre pays, tend à faire revivre, sous une forme nouvelle, les principes de l'absolutisme. Ces théories ne peuvent servir de principe à un gouvernement, dans les États libres. La commission, sans entrer dans des discussions par trop académiques, a pensé, à *l'unanimité*, que le problème ne peut pas être posé ainsi, et que l'exploitation des chemins de fer ne doit pas être considérée comme une fonction de l'État moderne. La question doit être placée sur un terrain plus pratique, si nous pouvons nous exprimer ainsi, et résolue impartialement, en considérant la vraie nature de l'exploitation des chemins de fer, les résultats de l'expérience et les conditions réelles et actuelles du gouvernement italien.

L'exploitation des chemins de fer fait naître une quantité considérable de faits économiques, dont l'origine est industrielle et commerciale ainsi que le but. Celui qui exploite les chemins de fer est considéré, par la loi, comme commerçant, et, à ce titre, ses actes sont régis par les prescriptions du Code de Commerce. Exploiter un chemin de fer, signifie : exercer une véritable industrie, tant sous le rapport économique, qu'au point de vue juridique.

L'exploitation d'un chemin de fer, c'est-à-dire la plus grande industrie de transports d'un pays, en raison de son étendue et de son importance, a des liens très étroits avec l'intérêt public, et, jusqu'à un certain point, elle a le caractère d'un monopole. Le monopole dérive et de la nature des choses et des lois elles-mêmes. Mais que l'on n'exagère pas sa portée, car la concurrence existe pour les petites comme pour les grandes distances; elle est faite par les routes ordinaires, par les canaux, les fleuves, les tramways qui s'étendent rapidement, ainsi que les autres chemins de fer. Les voies ferrées peuvent se faire concurrence sans être ni parallèles ni voisines, elles peuvent servir les mêmes lieux de consommation ou de production. La concurrence des deux mers est très active

sur toute la longueur de la péninsule italienne; les bateaux à vapeur, ceux à voiles, suivent une route parallèle sur le littoral; elle sera donc d'autant plus à craindre qu'on améliorera les ports et que les taxes des transports par eau seront diminuées.

Comment nier la valeur de ces faits très importants et très évidents?

Il est vrai, cependant, que la concurrence ne produit pas toujours, sur les chemins de fer, des effets semblables à ceux qu'elle a causés dans les autres industries. C'est précisément de ce motif que les chemins de fer tirent leur grande importance politique et économique, et, qu'ils rendent nécessaire l'intervention de l'État, en ce qui touche la concession et les règles à imposer pour l'exploitation. Il suffit d'ouvrir le Code civil pour voir que l'État réglemente toutes les grandes institutions politiques, économiques et morales, et, qu'il détermine et règle les droits de la famille, de la propriété, des successions, des contrats, ainsi que la liberté personnelle de la parole, du culte, etc. Le crédit, par exemple, est une force de premier ordre qui a, sur la société tout entière et sur l'État, une influence économique, financière et politique, bien supérieure à l'industrie des transports par chemins de fer. Eh bien, le crédit est réglementé par les lois de l'État, sans que l'État se fasse pour cela banquier. Dans quelles mesures l'État doit-il exercer son action sur l'exploitation des chemins de fer, afin de contenir le monopole et sauvegarder l'intérêt public?... L'action de l'État doit s'exercer à l'aide des lois et de la surveillance et non pas par l'exploitation directe faite par ses agents.

A l'autorité des lois, est venue se joindre la force des conventions; de sorte que le Gouvernement se trouve engagé et comme État et comme contractant. Avec la loi sur les institutions publiques, les règlements, les codes, les concessions, l'État règle la construction et l'exploitation des chemins de fer ; il se réserve une très large part d'intervention; de sorte que les plaintes, en Italie, proviennent plutôt de l'imperfection des conventions et de la faiblesse des Compagnies que du défaut de l'action gouvernementale. En modifiant, d'une manière utile, les lois et les conventions, cela doit suffire à l'État. Pour atteindre ce but, non seulement l'exploitation faite par l'État n'est pas nécessaire, mais

au contraire, elle ferait naître des inconvénients plus grands que ceux que l'on voudrait éviter.

Les tarifs sont une partie très importante de l'exploitation. Voilà pourquoi l'on invoque l'intervention de l'État. Eh bien, l'État au moyen des conventions approuvées par les lois, détermine les classes des tarifs, en fixe le maximum avec équité et favorise le trafic des marchés les plus éloignés. Pour le passé, le calcul des tarifs a été fait d'une manière approximative; il était difficile qu'il en fût autrement; mais aujourd'hui, nos vingt années d'expérience nous ont fait mieux connaître les produits du pays, les courants des marchandises et les dépenses de l'exploitation.

Le Gouvernement aura le droit d'homologuer tous les tarifs et de s'y refuser, suivant le cas, avant qu'ils soient mis en vigueur; il exigera une égalité rigoureuse dans l'application, punira les abus, et, de la sorte, toute crainte de monopole disparaîtra.

Parmi les commerçants et les industriels que la commission a entendus, le plus grand nombre a demandé l'exploitation par l'État. L'industrie et le commerce sont, en effet persuadés que, si l'État exploitait les voies ferrées, il abaisserait de moitié les tarifs en vigueur aujourd'hui. Ils appuient leur opinion sur ce que l'État n'a ni capital à amortir, ni dividendes à distribuer, et qu'il se borne à prélever les frais d'exploitation. Singulière prétention ! Si l'abaissement des tarifs a pour but d'attirer un trafic nouveau ou d'accroître celui qui existe, et par conséquent, d'augmenter le produit net, cet abaissement sera aussi bien fait par l'État que par les Compagnies; même plus probablemeut par les Compagnies, parce que leurs tendances commerciales les oblige à toujours donner satisfaction aux intérêts du commerce, et, aussi parce que l'exploitation privée est moins dispendieuse que celle de l'État. Si les Compagnies ont une longue concession, elles peuvent s'engager dans de fortes dépenses, et même faire des sacrifices au profit de leur avenir. Nous ne parlerons pas des milliards dépensés pour la construction des chemins de fer, nous nous limiterons aux tarifs. La Compagnie des chemins de fer méridionaux a baissé notablement les tarifs établis dans sa concession. La Haute-Italie, après l'acquisition du réseau piémontais exploité par l'État, a diminué les tarifs perçus depuis tant d'années, sur ce réseau.

La Compagnie des Chemins de fer Romains, elle aussi, a

baissé le prix des transports; et, elle aurait poussé plus loin les diminutions, sans les crises commerciales et politiques, le cours forcé, les impôts exorbitants, les effets de l'échelle mobile, et les menaces de rachat qui ont tenu et tiennent encore les Compagnies suspendues entre la vie et la mort.

En principe, on ne doit jamais concéder, au détriment des recettes, certains abaissements de tarifs ayant pour effet de favoriser une marchandise impuissante à lutter sur le marché. Les producteurs espèrent obtenir de l'État ce qu'ils ont vainement demandé aux Compagnies ; mais ils sont dans l'erreur. L'exploitation subirait une perte qui devrait être comblée par les ressources du Trésor public.

Il est étrange de vouloir fixer ainsi les tarifs, en prenant pour base unique les frais d'exploitation; on oublie que les capitaux dépensés pour la construction et le matériel roulant n'ont pas été remboursés ; cependant, il s'agit d'un capital de plus de deux milliards et demi augmentant, tous les jours, et absorbant près de 150 millions, pour le payement des intérêts, sans parler des exigences de l'amortissement.

Avec quoi les rembourserait-on ?... Avec les produits de l'impôt?

Non ! il n'est pas juste que les contribuables payent pour ceux qui voyagent dans un but d'affaires ou de plaisir, ou qui ont intérêt à la production et à la consommation des marchandises. Les transports sont un service essentiellement économique et doivent, par conséquent, être payés par ceux-là mêmes qui en profitent. Il n'en est pas ainsi pour les impôts ayant des objectifs différents; ils sont basés sur le revenu, sur la production du contribuable, si nous pouvons ainsi parler, et n'ont aucune corrélation avec les transports par chemins de fer.

S'il est vrai, comme on le prétend, que l'assiette de l'impôt laisse beaucoup à désirer, en Italie, et que la perception de cet impôt soit difficile, il est inutile d'y ajouter une nouvelle cause de perturbation. Par conséquent, vouloir payer, avec les impôts, les services rendus aux transports, par chemins de fer, serait une œuvre contraire à la justice distributive. On ferait payer, injustement et trop cher aux uns, les avantages économiques accordés aux autres. Tant qu'il y aura un capital à amortir, les tarifs qui couvrent simplement les dépenses d'exploitation ne pourront jamais être adoptés soit par l'État, soit par les Compagnies. Si l'on voulait,

quand même, abaisser les tarifs, avant l'amortissement du capital, même dans ce cas, l'exploitation devrait être confiée à l'industrie privée. Il suffirait que l'État prît à sa charge les intérêts et l'amortissement du capital fixe, et qu'il établît les tarifs, de telle sorte, que la rémunération fût suffisante et pour l'exploitation et pour la dette flottante. Il s'agit donc, non pas de l'exploitation des chemins de fer par l'État, mais d'une question qui se rattache étroitement aux finances du pays.

Toutes les lignes de chemins de fer ne donnent pas un revenu net suffisant, pour couvrir les dépenses d'exploitation et rembourser le capital qui a servi à la construction. Cela ne doit pas étonner : il arrive souvent, surtout en Italie, que l'on concède des lignes pour des raisons politiques, militaires ou même économiques. Il est évident, que ces lignes, au moins pour un certain temps, ne donnent pas une rémunération suffisante du *capital* engagé ; par conséquent, l'État, qui a donné la concession et la construction, donne une garantie, ou accorde une subvention sans laquelle la ligne n'aurait pas été construite. La subvention est accordée à cette ligne, par des motifs d'intérêt public, militaire ou politique spéciaux. Qu'elle soit exploitée par l'État ou par les compagnies, c'est toujours le Trésor public qui supporte une charge ; conséquence inévitable de la construction d'un chemin improductif. Il sera impossible de relever les tarifs, pour parer à cette insuffisance de recettes, car il y a une limite minima ou maxima que les tarifs ne doivent jamais dépasser.

L'État, par les lois de concession et les décrets d'homologation, fixe et modifie les tarifs et les conditions de transport. Ce serait se tromper étrangement que d'espérer qu'une diminution des tarifs de transport sera la conséquence de l'exploitation par l'État.

Si, d'une part, les partisans du rachat demandent l'abaissement des tarifs, ils tiennent aussi beaucoup, d'autre part à ce que certaines taxes soient élevées, afin de protéger leurs produits et leur commerce contre la concurrence étrangère. Ils demandent l'abolition des tarifs différentiels, des tarifs de retour, des tarifs spéciaux et voudraient, pour une même marchandise, un tarif identique et applicable proportionnellement au nombre de kilomètres parcourus par cette marchandise.

L'adoption de ce système aurait pour conséquences l'augmentation des tarifs actuels et l'abandon de ce grand résultat économique,

si avantageux au pays, consistant à rapprocher les centres de production de ceux de consommation les plus éloignés, à donner de la valeur à certaines marchandises qui, sans l'application de tarifs spéciaux à leur transport resteraient, le plus souvent, sans utilisation. De plus, l'expérience nous a démontré que le Gouvernement s'était opposé à l'abaissement des tarifs proposés par les compagnies, dans la crainte de voir augmenter la charge de la garantie d'un produit kilométrique déterminé.

Tout récemment, le Gouvernement voulant rendre identiques les tarifs des chemins de fer de la Haute-Italie et ceux de la Vénétie qui étaient un peu plus élevés, est arrivé à augmenter sensiblement les frais de transport.

Enfin, le Parlement a voté trois impôts sur les produits du transport par chemins de fer : l'un de 2 °/₀ sur les marchandises à petite vitesse; l'autre, très lourd, de 13 °/₀ sur les recettes des voyageurs et marchandises à grande vitesse, et, enfin, une troisième taxe de 0,05 centimes sur les billets et les reçus de bagages et marchandises. Cette dernière est disproportionnée et elle atteint la classe la plus pauvre, parce qu'elle est identique, quel que soit le prix du billet ou le poids du bagage ou de la marchandise. Le produit de ces taxes a été, en 1879, de *15 millions deux cent cinquante mille francs*, correspondant à 9,2 °/₀ du produit brut total. Dans les cinq années, le pays a donc payé 73 millions de plus qu'il n'aurait dû le faire, par la simple application des tarifs. Ces taxes ont certainement ralenti le développement du trafic.

Comment espérer de l'État une diminution de transport sur les blés, lorsqu'on voit qu'il a maintenu les droits d'importation, même pendant la période de la disette, tandis que les compagnies, en raison de cette calamité publique, ont abaissé leurs tarifs? Comment penser à un abaissement sur le transport des soufres, lorsque l'État les frappe d'un droit d'exportation très élevé?

Il est plus raisonnable d'admettre que l'État, profitant de l'élévation des tarifs, augmenterait les impôts, sous prétexte qu'un impôt indirect soulève, dans le pays, moins de plaintes qu'un impôt direct.

Nous le répétons, les tarifs de chemin de fer ne sont pas un impôt ; ils sont la rémunération d'un transport qui est lui-même un service économique devant être payé par ceux-là mêmes qui en tirent un profit immédiat. S'il est injuste d'augmenter les impôts

pour abaisser les tarifs, il est imprudent d'augmenter les tarifs dans un but fiscal.

Il y a un autre danger à signaler dans l'exploitation par l'État. Les tarifs deviendraient l'objectif des protectionnistes qui voudraient en supprimer quelques-uns, ceux appelés les tarifs internationaux communs, opposant ainsi une barrière à l'introduction des marchandises étrangères.

Ne pouvant pas l'obtenir, par les traités de commerce et de douane, les efforts des hommes politiques, pour favoriser certaines contrées, dans un but électoral, deviendraient une pression constante dans le cas de l'exploitation par l'État. Par conséquent, les tarifs subiraient les influences *bureaucratiques*, *fiscales*, *protectionnistes*, *politiques*, etc., qui, toutes, sont contraires aux vrais principes sur lesquels ils doivent être établis. Un plus grand nombre de trains, une plus grande accélération dans leur marche, plus de confort, telles sont les raisons qu'on invoque pour réclamer l'exploitation par l'État. Quelques-uns de ces *desiderata* sont justifiés, les Compagnies y donneraient satisfaction, mais beaucoup d'autres sont exagérés et n'ont pas raison d'être, si on tient compte du nombre des voyageurs.

Les lignes étrangères produisent 50, 70 et 110,000 francs par kilomètre. En Italie, en 1879, le produit moyen du chemin de la Haute-Italie a été de . . . . Fr. 29,039 par kilomètre.

Celui des chemins de fer		Romains de . .	17,144	»
—	—	Méridionaux. .	15,547	»
—	—	Réseau Sicilien.	11,959	»
—	—	Sardes	5,259	»
—	—	Calabrais . . .	4,279	»

Les produits de ces trois dernières lignes n'ont même pas couvert les dépenses d'exploitation. On voudrait des trains directs, et les trains omnibus marchent à vide, le matériel s'use inutilement et augmente les dépenses de traction. En voici un exemple :

En 1878, le train direct de Pescara à Ancone a transporté, en moyenne, des Abbruzzes vers Rome et *vice versa : un quart de voyageur de 1re classe*; *un voyageur de 2e classe*, et environ *trois quarts de voyageur de 3e classe*. Il a coûté 800 francs par jour. . .

Les chemins de fer au point de vue militaire.

On met en avant les exigences militaires ; on fait vibrer la corde du patriotisme pour rendre indispensable, à la défense nationale, l'exploitation des chemins de fer par l'État. Les dernières guerres ont démontré qu'il n'est point nécessaire qu'un État exploite directement les chemins de fer, pour en tirer le plus grand parti possible, au point de vue militaire. La guerre est préparée pendant la paix et, quant aux chemins de fer, on dispose le matériel fixe, le matériel roulant et les règlements en conséquence. Pour le tracé, les pentes, les courbes, la largeur de la voie, le temps d'arrêt, on demande l'avis de l'autorité militaire.

S'il est vrai, comme on l'affirme, que jusqu'à présent toutes ces considérations n'ont pas prévalu, la faute n'est pas imputable aux compagnies concessionnaires, mais plutôt aux ministres des travaux publics et de la guerre qui ne se sont ni consultés ni mis d'accord. Les exigences militaires peuvent, pour certaines lignes, être secondaires, et pour d'autres, de premier ordre ; jamais les Compagnies n'ont opposé le plus léger obstacle. Le matériel roulant que nous possédons est suffisant, pour mettre les troupes en mouvement et concentrer toute l'armée. Cependant, cette mesure obligerait de suspendre entièrement, pour plusieurs jours, le mouvement des voyageurs et des marchandises ; les pertes seraient incalculables. Il est donc nécessaire d'augmenter le matériel roulant.

. . . . La Haute-Italie, à elle seule, de 1881 à 1886, ne devra pas dépenser moins de 65 millions huit cent mille francs, au compte de premier établissement, pour le matériel roulant et pour le matériel fixe. Ce développement de trafic et des lignes, rendra les transports militaires plus faciles, en cas de mobilisation. Mais ces puissants moyens serviront peu, si on ne sait pas tirer parti des transports.

En Allemagne, lors de la dernière guerre, les Compagnies prê-

tèrent leur concours avec zèle et intelligence, comme l'auraient fait des fonctionnaires de l'Etat, et le résultat fut bon parce que la réglementation militaire était faite à l'avance. Les motifs donnés en faveur de l'exploitation par l'État, tiennent surtout à la constitution même des chemins de fer. Mais, dans ce pays, cette idée est combattue par le maréchal de Moltke qui fait remarquer le grand nombre de Compagnies et la variété de leur système de bifurcation avec les lignes appartenant aux Compagnies des autres États.

En France, les Compagnies firent un service plus rapide, plus considérable que celui des Chemins de fer allemands, mais l'organisation des transports militaires faite par le maréchal Niel, organisation qui n'a pas été appliquée, du reste, ne pouvait se prêter à la confusion des ordres de la mobilisation de l'armée ; on ne sut pas profiter de ces puissants moyens de transport ; l'ennemi, au contraire, après avoir occupé les provinces de la France, les mit très habilement en œuvre tout en se servant des employés français. La guerre de 1870 surprit la France privée de tout règlement sur les transports militaires. Le développement des lignes était considérable (17,000 kilom.) ; le matériel roulant abondait, le personnel nombreux était si fortement organisé, qu'il se maintint, même après les plus grands désastres, après avoir donné des preuves nombreuses de capacité, de courage et d'abnégation. Mais si, malgré l'abondance des moyens, les Chemins de fer ne rendirent pas les services qu'on pouvait en attendre, on doit attribuer ce résultat à l'organisation militaire.

La puissance militaire de chaque ligne n'avait pas été étudiée ; en outre, une direction spéciale appliquée aux transports faisait complètement défaut. Tous les chefs militaires donnaient des ordres, des contre-ordres, et chacun avait la prétention d'être le maître ; on faisait des trains de petite distance, même près de l'ennemi ; on demandait beaucoup de wagons et de véhicules, pour peu de soldats. Grand désordre dans le chargement et le déchargement; de sorte que, la guerre finie, la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, à elle seule, avait 7,500 véhicules chargés et immobilisés, dans les stations. Les soldats qui voyageaient, pour rejoindre leur corps, constituaient une masse flottante, errant sur les

chemins de fer, vivant dans les buffets improvisés dans les gares, et ne retrouvant jamais leur corps.

Nous trouvons dans le rapport de l'État-major l'opinion suivante :

« Si, à ces causes diverses, on ajoute l'irrésolution du commandement qui influait singulièrement sur les transports par chemins de fer, la multiplicité des réquisitions qui, en même temps que les transports militaires, étaient faites pour le ministère du Commerce et des Travaux publics, les préfectures, etc., les convois spéciaux, l'établissement de magasins ou de baraques, on comprendra facilement que c'est grâce à la puissante organisation des Compagnies françaises et à leur matériel qu'elles purent, malgré tout, rendre à l'armée et au pays de très précieux services (1). »

L'État, ne peut avoir ni l'administration ni le personnel utile à une telle entreprise.

L'État est une institution essentiellement politique qui a pour objet la tutelle et la sauvegarde des droits ; il doit pourvoir au bien public, et sa mission n'est pas d'exploiter les industries. L'administration publique est compliquée, elle a beaucoup de rouages et une hiérarchie très accusée ; son centre est nécessairement éloigné (chez nous il l'est avec exagération). L'État exige des contrôles continuels et des formalités minutieuses ; il n'a pas plus de liberté d'action que de responsabilité personnelle effective.

En Italie, ce sont des plaintes continuelles contre l'Administration publique. Mais combien seraient-elles plus fortes et les dommages plus graves, si l'Administration dont la marche est lente, assumait encore l'exploitation de l'industrie ? Ainsi, par exemple, les marchés, pour l'acquisition des charbons, montent annuellement à 15 millions ; l'État devrait les faire, aux enchères publiques et ne pas dépasser les limites des sommes fixées par le budget annuel ; demander des cautionnements aux fournisseurs, tandis que le particulier étudie les conditions des diverses places, saisit le moment favorable et fait des marchés quelquefois pour des sommes relativement faibles, souvent pour des sommes qui

(1) Voir volume III, page 1258, de l'*Enquête*.

engagent les budgets pour plusieurs années, et cela, avec la plus grande rapidité.

Avec l'exploitation par l'État, le personnel serait choisi, nommé d'après les règlements des administrations publiques; il y aurait l'abus des examens, on tiendrait plus compte de l'ancienneté que du mérite et des aptitudes spéciales; on étendrait le privilège des appointements insaisissables, moyen actif de favoriser, d'un coté: l'imprévoyance, le désordre, l'irresponsabilité civile; de l'autre, l'usure et pis encore. Le personnel aurait cette lenteur bureaucratique si contraire à une exploitation de chemins de fer. Nous disons surtout cela pour le personnel supérieur qui doit avoir, au plus haut degré, l'énergie industrielle, l'initiative pour l'étude des améliorations, l'intelligence commerciale, qualités indispensables pour faire utilement des dépenses de natures si diverses; provoquer le trafic, améliorer les services, maintenir la discipline, etc. Les administrateurs et les agents doivent avoir un intérêt personnel qui les attire, et une grande responsabilité qui les pousse à accomplir leur devoir. A ceux-ci, l'État substituerait des fonctionnaires désintéressés et personnellement indifférents aux résultats de l'exploitation. En outre, l'employé du Gouvernement, en général, est moins rétribué, moins sévèrement surveillé que celui des Sociétés privées; par conséquent, il produit un travail moindre.

L'exploitation provisoire des chemins de fer de la Haute-Italie faite par l'État, prouve qu'il faut très peu de temps pour que la discipline, le zèle, l'exactitude d'un personnel autrefois excellent, s'amoindrissent singulièrement et rendent le service détestable.

En général, les employés du Gouvernement travaillent moins; on est contraint d'en accroître le nombre, et, par conséquent, d'augmenter la dépense.

La Belgique, après avoir racheté les chemins de fer, a dû augmenter le nombre de ses employés.

L'Angleterre, après l'achat des télégraphes, augmenta le personnel, et par conséquent, la dépense.

En Italie, les bureaux du Gouvernement regorgent d'employés; loin d'en diminuer le nombre, ainsi qu'il l'avait promis, l'État les conserve et augmente leurs appointements.

Tout ce qui a été dit jusqu'ici démontre que l'exploitation par l'État coûte plus cher que l'exploitation faite par les Compa-

gnies. L'expérience de l'étranger nous donne la preuve du fait ; nous la résumons.

Comparons les résultats de l'exploitation belge, si souvent invoquée par les partisans du rachat, avec ceux des deux dernières années de l'exploitation de la Société de la Haute-Italie.

Le réseau exploité par l'État belge donne les résultats suivants :

ANNÉES	KILOMÈTRES en EXPLOITATION	PRODUIT BRUT	DÉPENSES D'EXPLOITATION	RAPPORT 0/0 DE LA DÉPENSE au PRODUIT BRUT
1874	1.619	Fr. 73.783.794	Fr. 50.417.478	68 0/0
1875	1.966	Fr. 89.124.045	Fr. 58.987.022	66 0/0
Le réseau de la Haute-Italie a donné :				
1874	3.102	Fr. 88.890.178	Fr. 49.324.543	55 0/0
1875	3.301	Fr. 92.378.536	Fr. 51.323.404	55 0/0

La dépense, en 1874, a été de 13 0/0, et, en 1875, de 11 0/0 plus élevée sur le réseau de l'État belge que sur le réseau exploité par la Société italienne. On nous dira que les tarifs étant moins élevés en Belgique qu'en Italie, la comparaison n'est pas exacte. En effet, en Belgique, les tarifs pour les voyageurs de 1re classe sont de 0,072 ; pour la 2e classe de 0,054, et pour la 3e, de 0,036. Ils sont sur les chemins de fer italiens de 0,10 pour la 1re classe, 0.07 pour la 2e, 0.05 pour la 3e. Les tarifs belges sont inférieurs aux tarifs italiens de 28 0/0 pour la 1re classe; de 23 0/0 pour la 2e, et de 28 0/0 pour la 3e.

En Belgique, cette différence est comblée, en grande partie, par l'application d'une surtaxe de 25 0/0 pour les trains directs qui admettent dans leur composition des wagons de 3e classe.

Sur les billets d'aller et retour, le rabais n'est que de 20 0/0, tandis qu'en Italie, il atteint jusqu'à 45 0/0. — On accorde aux militaires, en Belgique, une réduction de 50 0/0; en Italie elle est de 78 0/0; le transport est donc presque gratuit. En Belgique, sur 100 voyageurs, il y en a 30, à prix réduit, en Italie il y en a 43, presque la moitié.

Passons aux dépenses de l'exploitation. L'État belge n'a pas à

lutter avec un grand nombre de fleuves et de torrents; il ne franchit pas le difficile passage de Giovi ; il ne traverse pas la chaîne des Apennins ; il achète les charbons et les fers à très bon marché. En Italie, le prix de ces matières premières est la cause de grandes dépenses, tandis qu'en Belgique c'est la source de grandes économies. Le compte rendu officiel publié par le gouvernement belge, en 1874-1875, fait ressortir le prix maximum du charbon à fr. 36.94 la tonne, et le prix minimum à 11.54. En tenant compte de la quantité brûlée de chaque qualité, on obtient le prix moyen, pour 1874, de 18.60 et pour 1875, de 15.95 la tonne. Les chemins de fer de la Haute-Italie, pour la même période de temps, payèrent les charbons : prix maximum 39.47 ; prix minimum, 36.70, moyenne, 38.09 par tonne. La consommation annuelle sur le réseau de la Haute-Italie est, en moyenne, de 244,350 tonnes; s'il avait été payé à raison de 15.95, l'économie aurait été de 5,422,126 francs. Faisant la même comparaison, sur les prix du fer et de l'acier, il résulte que l'Italie a payé 168 fr. la tonne et la Belgique 112 fr. seulement, d'où il résulte que l'entretien, le renouvellement du matériel, etc., sont plus chers en Italie qu'en Belgique. Les chemins de fer de la Haute-Italie employant en moyenne 20 mille tonnes de fer et d'acier, par an, la différence est de 1,120,000 fr. ; si l'on ajoute celle du charbon, on aura une somme moyenne annuelle de fr. 6,542,126. En ne tenant seulement compte que de ces deux matières, les dépenses d'exploitation de la Haute-Italie diminueraient presque de 48 0/0.

De plus, l'État belge a des lignes de grand trafic; le produit brut kilom. a été en 1874-1875, de fr. 45,446 ; celui de la Haute-Italie en 1874-1875 n'a été que de fr. 28,200. Or, les dépenses du réseau belge ne sont pas *toutes portées au budget spécial des chemins de fer; un grand nombre figurent, sous divers titres, dans d'autres budgets de l'État.*

On peut évaluer que, si le budget spécial supportait les dépenses ainsi « extournées » les frais d'exploitation seraient d'un tiers supérieurs aux dépenses accusées. Nous pourrions pousser plus loin la démonstration en empruntant des exemples aux réseaux exploités par les autres États, où les tarifs sont plus élevés qu'en Belgique, nous nous bornerons à reproduire le tableau suivant :

	CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT				CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR LES COMPAGNIES			
	Longueur à la fin de 1876.	Produit total.	Dépenses totales d'exploitation	Pour 100.	Longueur à la fin de 1876.	Produit total.	Dépenses totales d'exploitation	Pour 100.
		Fr.	Fr.			Fr.	Fr.	
Allemagne	17.111	650.332.562	385.911.291	59	11.765	408.133.410	215.457.163	53
Autriche-Hongrie	1.685	19.036.314	14.533.589	76	15.630	460.990.139	230.679.606	50
Belgique	2.105	90.519.923	57.378.379	63	1.484	38.804.985	22.790.924	59
Danemark.	813	7.518.955	5.347.364	71	434	7.247.317	3.999.999	55
France	»	»	»	»	22.048	880.183.682	452.935.244	51
Norwège.	512	3.825.796	2.828.027	74	68	1.926.705	1.217.100	63
Hollande	»	»	»	»	1.522	37.661.202	17.894.491	48
Roumanie.	»	»	»	»	1.145	15.446.461	12.448.691	80
Suède.	1.591	23.086.576	14.515.861	63	2.158	15.111.304	8.665.899	57
Suisse	»	»	»	»	2.148	60.216.066	33.071.245	55
Totaux des moyennes .	23.817	794.320.126	480.514.511	61	58.438	1.925.721.271	999.166.362	52

Nous nous bornons à citer la conclusion de la Commission du Sénat français :

« L'étude comparée de ces deux exploitations, les tableaux qui nous en donnent les résultats prouvent que partout, en Italie comme en Allemagne, en Autriche-Hongrie comme en Belgique, l'exploitation par l'État a toujours été plus coûteuse.

» Nous croyons que sur ce point la lumière est faite, et que l'enquête de la Commission et les tableaux comparatifs que nous devons au ministère des Travaux publics, ne permettent pas le plus léger doute. » (24 mai 1878.)

Lord Derby a dit, devant le Parlement anglais, que si l'État exploitait les chemins de fer, *il serait impossible d'établir à l'avance un budget à peu près fixe et certain ;* et, en Belgique même, un homme d'État, M. Le Hardy de Beaulieu, vice-président de la Chambre des Députés, se basant sur l'expérience faite, a, dans son rapport sur le budget des Travaux publics de 1880, exposé les considérations suivantes :

« Le budget du ministère des Travaux publics ne ressemble que par quelques points, à ceux des autres ministères. Ceux-ci » sont établis sur des bases à peu près fixes, fondés sur des lois ou » des règlements peu variables de leur nature et sur lesquels la » volonté du ministre ou de l'administration ne peut avoir qu'une » action éloignée, car elle doit avoir obtenu, dans la plupart » des cas, une double sanction des Chambres, l'une approuvant » le principe de la dépense et son organisation, l'autre, le chiffre » et la distribution. Il en résulte que l'on peut *prévoir* la dépense » des divers ministères et par suite, en dresser le budget assez long- » temps d'avance, et c'est pour cette raison que la loi de compta- » bilité a pu prescrire le dépôt, dix mois avant l'exercice, » des budgets des ministères tels qu'ils existaient en 1834.

» Mais il ne peut plus en être ainsi depuis qu'à la partie » administrative du ministère des Travaux publics s'est jointe une » exploitation commerciale qui prend chaque jour des développe- » ments plus considérables et dont le progrès, comme les temps » d'arrêt ou de recul, sont absolument indépendants de la vo- » lonté, de l'action ou de la prévision du ministre ou de son » administration. C'est ce que l'expérience de chaque année » vient démontrer d'une façon qui ne peut plus laisser de place » au doute.

» Chaque année, en effet, le budget des Travaux publics est » déposé, au vœu de la loi, dix mois avant l'ouverture de l'exer- » cice, et bien qu'il ne soit jamais discuté, amendé et voté que » dans le cours de l'exercice auquel il s'applique, et que, par » conséquent, les faits qui peuvent modifier les dépenses soient en » cours de développements, il arrive rarement que l'on n'ait pas » besoin dans la session suivante, de modifier les crédits votés, de » les compléter ou de les augmenter, et parfois même de légaliser » des dépenses qui n'avaient pas été prévues ou inscrites au budget.

. . . .

» Il résulte de cette instabilité des dépenses du département » des Travaux publics, combinée avec l'incertitude des recettes » auxquelles elle donne lieu, que le budget peut toujours » devenir, au moment où l'on s'y attend le moins, une cause de » perturbation pour l'équilibre qui doit nécessairement exister » dans tout État bien administré, entre les recettes et les dépenses.

» La mission des Chambres, et plus particulièrement celle de » la Chambre des Représentants, est de veiller avec une sollicitude » constante, prévoyante au maintien de cet équilibre nécessaire, » et d'empêcher par tous les moyens qui sont en son pouvoir, » que les dépenses n'excèdent les recettes d'une façon notable et » permanente.

» L'importance croissante des crédits réclamés chaque année » pour l'exploitation des chemins de fer de l'État, la difficulté » extrême, pour ne pas dire l'impossibilité, pour les Chambres » d'exercer sur ces dépenses d'autre contrôle que d'en constater, » après la Cour des Comptes, la régularité et la légalité, ont, de » tous temps, appelé, sur cette partie du budget des Travaux » publics, l'attention plus spéciale des sections et de la section » centrale.

» C'est qu'on se trouve ici, non plus, comme pour les autres » budgets, en présence de dépenses faciles à prévoir et à supputer » d'avance avec exactitude, mais devant une véritable exploitation » industrielle soumise à toutes les fluctuations de la situation » économique de la nation.

» Aussi la plupart des budgets de l'exploitation des chemins » de fer ont-ils été soumis à des remaniements pendant le cours » de l'exercice même et à des aggravations plus grandes encore » après leur clôture.

» C'est pour cette raison que l'on peut dire qu'en dépit des » libellés et de la loi de la comptabilité, tous les articles du » budget des chemins de fer sont élastiques et sont fréquemment » dépassés ; peut-être sont-ils sujets à des virements, qu'il est » difficile de constater, sinon par un examen très attentif, plu- » sieurs années après la clôture de l'exercice, lors de l'appro- » bation des comptes rendus par les ministres. »

La Belgique et l'Allemagne sont les seuls pays où l'exploitation par l'État existe depuis quelques années ; dernièrement, l'Autriche-Hongrie, qui avait adopté l'exploitation de 1,600 kilomètres, a obtenu des résultats peu encourageants. Tous les autres chemins de fer de ce pays (15.000 kilom.) sont confiés à l'industrie privée.

En France, pendant un moment, certains esprits semblaient incliner vers le rachat et l'exploitation par l'État. Ils s'appuyaient, principalement, sur la nécessité de remanier les tarifs. Aussitôt, un mouvement général et spontané s'est produit en sens contraire. Les Chambres de commerce, les Conseils généraux, par des délibérations énergiquement motivées, ainsi que les hommes très expérimentés et très au courant de ces questions, la Commission du Sénat, *tous, se sont prononcés et sont opposés au rachat, et plus encore à l'exploitation des chemins de fer par l'État.*

Ces vœux ont eu une telle force, que le Gouvernement semble avoir renoncé à la pensée de racheter ou d'exploiter d'autres lignes.

En Angleterre, en 1872, la proposition de rachat eut le même sort.

Les Etats-Unis, la Suisse, l'Espagne n'ont pas de réseau d'État.

L'Europe possède un magnifique réseau de 150,000 kilomètres de chemins de fer, dont trente mille seulement sont exploités par les divers gouvernements. Aux États-Unis d'Amérique, en quelques années, on a construit près de 170,000 kilomètres ; il n'y en pas un seul qui soit exploité par l'État. Dans une société civile, chacun doit accomplir le devoir qui lui incombe : à l'État, le soin de gouverner ; aux particuliers, l'exploitation, l'industrie, etc. L'État ne doit intervenir que pour sauvegarder ses droits et l'intérêt des tiers ; chacun doit rester dans sa sphère, selon la grande loi de la division du travail social.

CHAPITRE V

Quel est le meilleur système à suivre ponr confier l'exploitation des chemins de fer à l'industrie privée?

Dans les divers États d'Europe et d'Amérique, l'exploitation est faite généralement par les Compagnies *propriétaires ou fermières*.

Avec le premier système, la Compagnie qui, d'ordinaire, construit la ligne, en a la propriété et l'exploitation. Dans l'autre cas, la Compagnie se charge seulement de l'exploitation et le chemin de fer appartient soit à l'État, soit aux particuliers.

Ces deux modes d'exploitation sont appliqués dans des proportions si différentes, que le premier est considéré comme étant le système ordinaire, et le second, comme l'exception. En effet, laissant de côté l'exploitation par l'État, tous les chemins de fer de l'Angleterre, de l'Amérique, de la France, de l'Autriche-Hongrie, de l'Allemagne, de la Suisse, de la Russie, de l'Espagne sont exploités par des Compagnies propriétaires. Le système d'affermer l'exploitation, comme nous l'avons dit au chapitre II, n'a qu'un seul exemple important, celui de la Hollande.

Les concessions de propriété et d'exploitation se divisent en deux grandes classes. La première comprend la concession à perpétuité, sauf, tout au plus, le droit de rachat par l'État, sans garanties ni subventions, ni subsides. C'est le système usité en Angleterre et en Amérique.

Dans la seconde classe, sont comprises les concessions de propriété et d'exploitation temporaires qui durent ordinairement quatre-vingt-dix ans ; elles sont subventionnées par l'État avec différentes natures de garanties rendues nécessaires par les dépenses de l'exploitation, les intérêts du capital et l'amortissement, etc., etc.

Le capital devant être amorti, à la fin de la concession, les lignes reviennent alors gratuitement à l'État.

Ce dernier mode est généralement suivi en Europe.

L'État supporte des charges, mais, par contre, il entre en possession de la ligne, à la fin de la concession ; il jouit des transports à moitié prix ; il exerce une intervention directe dans la construction et l'entretien des lignes, règle les transports et la vitesse des trains et notamment les tarifs, pour sauvegarder les intérêts publics et les droits des contractants.

Le but du Gouvernement, avec ces concessions, est de compenser, par les profits de l'exploitation, les dépenses faites par le concessionnaire pour la construction de la ligne, et, dans le cas où ils ne suffisent pas, d'y suppléer avec son concours, qui est de trois sortes :

1° *Garantie de l'intérêt du capital employé dans la construction de la ligne et pour l'achat du matériel roulant, ou du moins du capital-obligations ;*

2° *Garantie d'un produit brut kilométrique, variable ou fixe* ;

3° *Subvention à fonds perdu.*

Il y a aussi des systèmes mixtes, c'est-à-dire concessions perpétuelles avec subsides de l'État, et concessions temporaires sans subsides.

Nous avons déjà dit, dans le chapitre I, que tous ces systèmes ont été plus ou moins largement expérimentés en Italie ; nous avons donné les causes qui ont jeté une certaine perturbation dont on ne peut tirer une conclusion précise, sauf, cependant, sur la question de *l'Échelle mobile*, adoptée dans la concession des Chemins de fer méridionaux, dont nous avons fait ressortir toutes les conséquences. Si l'on tient à faire une étude vraiment utile et pratique sur le système qui garantit le capital employé pour la construction de la ligne, il faut recourir aux exemples très importants que nous offre la France. Ce pays possède, en effet, un régime de chemins de fer résistant, jusqu'ici, aux vicissitudes de la politique, et qui a eu le temps de vaincre les premiers obstacles, de se développer et de rendre de très grands services à l'industrie, au commerce et à la défense du pays.

Toutefois, les rapports, surtout la situation financière, entre l'État et les six grandes Compagnies n'ont pas été invariables ; aux premières conventions, qui remontent à 1857 et 1858, on a fait, presque dix ans après, des modifications rendues nécesssaires par l'agrandissement du réseau. D'autres conventions sont interve-

nues après 1870, à cause de la cession de l'Alsace et de la Lorraine. Mais, pour le but que nous nous proposons d'atteindre, donner une idée claire du système français, surtout en ce qui regarde les rapports financiers entre l'État et les Compagnies concessionnaires, il suffit d'examiner les conventions des années 1868 et 1869, d'autant plus que les stipulations inscrites dans ces conventions sont encore en vigueur.

D'après ces conventions, les chemins de fer concédés aux six grandes Compagnies, *l'Est*, *le Midi*, *le Nord*, *l'Orléans*, *l'Ouest*, *le Paris-Lyon-Méditerranée*, sont divisés en lignes de l'ancien et du nouveau réseau, et, pour chaque ligne, on a distingué les capitaux de premier établissement à la charge des Compagnies.

L'État garantit à celles-ci, pour la durée de cinquante ans, l'intérêt annuel de 4 0/0 et l'amortissement des dépenses du nouveau réseau (en tout 4,65 0/0), à la condition que la partie du produit net de l'ancien réseau, qui excédera le produit moyen kilométrique convenu, devra, (ensemble avec le produit net du nouveau réseau,) s'imputer en diminution de la garantie de l'État.

On établit le produit moyen kilométrique, appelé *revenu réservé kilométrique* ou *déversoir*, de la manière suivante :

1° Un dividende fixe pour les actions déjà émises par les Compagnies, dont le nombre reste stationnaire ;

2° Un intérêt ou amortissement de 5.75 0/0 pour les obligations déjà émises par l'ancien réseau ;

3° Enfin, le 1.10 0/0 du capital-obligations du nouveau réseau, pour compenser la différence entre 4.65 garantis par l'État et 5.75 payés par les Compagnies aux obligataires. Le bénéfice ou la perte qui résulte des conditions plus ou moins favorables de l'émission des obligations, reste à la charge des Compagnies.

Prenons pour exemple la *Compagnie d'Orléans* qui a la concession de 2,020 kilomètres de l'ancien réseau et 2,340 kilomètres du nouveau, avec un capital de premier établissement de 514 millions de francs pour le premier, et de 832 millions de francs pour le second.

Le dividende annuel convenu pour chaque action étant de 51.80 (10.36 0/0) pour chaque action de 500 francs, le déversoir de cette Compagnie se forme comme il suit :

1° Actions (600,000 à fr. 51.80)	Fr.	31.080.000
2° Capital-obligations (Ancien réseau, 214 millions) pour intérêts et amortissement.		12.305.000
3° Capital-obligations (Nouveau réseau, 832 millions), pour complément d'intérêt (1.10).		9.152.000
Total.	Fr.	52.537.000

Cette somme divisée par le nombre de kilomètres de l'ancien réseau (2,020), donne un chiffre rond de fr. 26,000 comme produit net kilométrique réservé.

La partie du produit net kilométrique de l'ancien réseau excédant ce chiffre doit être versée, au compte du nouveau réseau, en diminution de la garantie de l'État établie pour celle-ci.

Il n'est pas inutile de faire remarquer que, pour les lignes du nouveau réseau non encore construites, il doit être déduit du produit kilométrique réservé, la différence d'annuité (fr. 1.10 0/0) applicable au capital de construction de ces lignes; c'est naturel, la garantie ne doit pas être payée, la Compagnie n'ayant pas encore à sa charge l'intérêt et l'amortissement du capital.

Un autre fonctionnement non moins important du produit réservé, est relatif aux travaux complémentaires ou d'amélioration de l'ancien réseau. Selon les conventions précitées, cette réserve doit être augmentée, dans la période de dix ans, d'un tant pour cent (5.75 0/0) par chaque million dépensé sur l'ancien réseau pour travaux d'agrandissement des gares, de voies doubles, ou de l'augmentation du matériel roulant. Dans chacune de ces conventions, on a fixé la limite de ces dépenses. Ainsi, par exemple, pour le réseau de la Compagnie de l'Est, la limite de la dépense étant de 40 millions de francs, et le nombre de kilomètres de l'ancien réseau de 994, l'augmentation, pour dix années, du produit kilométrique réservé s'obtient en multipliant fr. 58 $\left[\frac{57.500}{994} = 58\right]$ par chaque million effectivement dépensé, pourvu qu'il ne dépasse pas le *maximum* de 2,320 fr. par kilomètre. La même règle existe pour les Compagnies d'Orléans, de l'Ouest et de P.-L.-M., par rapport aux travaux complémentaires des nouveaux réseaux, si le prix dépasse le capital de premier établissement établi par la convention. Le prix de ces travaux complémentaires étant limité pour la Compagnie de l'Est, l'est aussi pour les autres

Compagnies ; par exemple, pour la Compagnie d'Orléans, le chiffre fixé est presque de 22 millions.

L'État, qui a aidé les Compagnies à construire de nouveaux réseaux, doit être, par la suite, remboursé des avances qu'il a faites, lorsque le produit net d'une Compagnie dépasse une limite déterminée. Les conventions que nous avons examinées, établissent cette limite pour chaque Compagnie.

Voici pour la Compagnie d'Orléans :

1° Fr. 30,000 par kilom. pour l'ancien réseau de 2.020. .	Fr.	60.600.000
2° 6 0/0 sur le capital du nouveau réseau (832 millions) . . .		49.920.000
3° 6 0/0 sur les dépenses des travaux complémentaires. . . .		1.320.000
TOTAL du produit net. .	Fr.	111.840.000

Le produit net, excédant ce chiffre, appartient moitié à l'État, moitié à la Compagnie. Les rapports financiers qui existaient, vers la fin de 1869, en France, entre l'État et les six grandes Compagnies peuvent se résumer ainsi :

L'excédent des dépenses, pour les lignes onéreuses, est compensé par les bénéfices des autres lignes et par la subvention de l'État.

Le capital de la Compagnie se divise en deux catégories : le capital-actions jouit des dividendes qui peuvent augmenter avec la prospérité du réseau, et est sujet, en grande partie, aux risques de l'entreprise. Le capital-obligations reçoit un intérêt fixe et est amorti. L'État donne une garantie, limitée à cinquante ans, de fr. 4.65 0/0 pour les *dépenses correspondantes à la construction du nouveau réseau, diminuées cependant par le produit net de ce même réseau et d'une partie du produit net de l'ancien réseau*, reversé sur le nouveau ; quand les bénéfices sont arrivés à un point déterminé, l'excédent est partagé, en parts égales, entre l'État et la Compagnie.

Cela exige ordinairement, de la part de l'État, un contrôle de la comptabilité des recettes et des dépenses. L'important ouvrage de M. l'ingénieur De Labry, qui nous a servi de guide, donne l'explication de la comptabilité des Compagnies.

« Le ministre des Travaux publics soumet les comptes de la Compagnie à l'examen d'une commission de contrôle instituée par lui, pour chaque Compagnie, qui se compose d'un con-

» seiller d'État président et de six membres, dont trois sont au » choix du ministre des Finances. Ordinairement, le ministre des » Travaux publics désigne, par une commission, un président » de section au Conseil d'État ou un conseiller, deux inspecteurs » généraux des Ponts et Chaussées et un inspecteur général des » Mines ; le ministre des Finances désigne un conseiller-maître à » la Cour des Comptes, un inspecteur général des Finances et un » haut fonctionnaire de son ministère. Cette commission est » assistée d'inspecteurs des Finances.

» Elle a le droit de se faire présenter par la Compagnie tous » documents qu'elle juge nécessaires, et de se transporter par » elle-même ou par ses délégués dans tous les bureaux, ateliers » et gares de la Compagnie.

» Elle vérifie l'exactitude et la régularité des comptes, le clas- » sement des recettes et des dépenses à l'ancien ou au nouveau » réseau, au premier établissement ou à l'exploitation ; elle » examine si les dépenses ont été faites dans un but d'utilité et » pour l'entreprise du chemin de fer concédé à la Compagnie.

» Elle rejetterait les frais frustratoires et ceux qui constitue- » raient une pure libéralité. Elle adresse son rapport au ministre » des Travaux publics qui, après avoir communiqué ce document » à son collègue des Finances, arrête les comptes.

» Les frais du contrôle et les traitements spéciaux des fonction- » naires qui l'exercent sont supportés par les Compagnies. » Afin d'y pourvoir, elles sont tenues de verser annuellement à la » Caisse centrale du Trésor public, par kilomètre définitivement » concédé, 50 fr. pour les sections non encore ouvertes et 120 fr. » pour les sections exploitées ; cette dernière somme pourra être » élevée à 150 francs, la Compagnie préalablement entendue.

» Sur le budget pour 1870, l'article « Contrôle et surveillance » des chemins de fer » figurait en recettes et en dépenses pour 2,390,000 francs. »

Le système de la garantie d'intérêt est également appliqué aux chemins de fer de l'Autriche-Hongrie.

En France, la garantie existe seulement pour les obligations du nouveau réseau ; dans les concessions autrichiennes, la garantie existe pour tout le capital dépensé à la construction et à l'acquisition du matériel roulant. (Convention du 23 septembre 1858.)

Dans l'état actuel des chemins de fer italiens, en raison des rachats récents, ce système ne pourrait être appliqué que si l'exploitation et la propriété des lignes se trouvaient placées dans les mains de la même Compagnie, ne fût-ce que pour quatre-vingt-dix ans.

Les Compagnies concessionnaires pourraient, en outre, se charger de la construction des lignes nouvelles, et ne pas obliger l'État à les construire pour son propre compte, comme il arrive pour les concessions de simple exploitation.

La France a adopté ce système, en 1878, pour la construction de son troisième réseau, c'est-à-dire pour les lignes complémentaires, mais il paraît que le résultat obtenu n'est pas satisfaisant, si nous nous rapportons au jugement d'un ingénieur distingué, M. Molinos qui dit, dans la *Revue scientifique* du 31 juillet 1880 :

« Pour compléter notre réseau, l'État, qui a entrepris depuis » deux ans la construction de plus de 15,000 kilomètres, *a procédé* » *avec une lenteur désespérante, et aujourd'hui tous les esprits im-* » *partiaux doivent être convaincus qu'il y aurait encore mille avantages* » *à confier une partie de ces travaux à l'industrie privée.* »

La Commission frappée de ces considérations, a émis l'avis que sur les trois principaux systèmes de réglementation de chemins de fer, *Concession entière*, *Compagnie fermière*, *Exploitation d'État*, la préférence doit être donnée au premier système.

CHAPITRE VI

LES CONCESSIONS DE SIMPLE EXPLOITATION. — PROPOSITIONS DE LA COMMISSION

§ 1er.

Considérations générales.

La Commission d'enquête se propose d'obtenir trois résultats :

1° Rendre claires et simples les nouvelles conventions, afin qu'elles répondent aux exigences de l'industrie des chemins de fer dans notre pays : l'expérience faite dans les autres doit profiter à notre nation;

2° Diminuer les risques de l'État, même s'il faut renoncer à certains avantages qui, au fond, sont plus apparents que réels ;

3° Amoindrir les attributions de l'État, dans le cas où l'expérience aurait démontré qu'il pouvait y avoir des motifs de dissentiment; faire cesser les plaintes qui se sont produites dans le passé.

Une très grande question se présente tout d'abord ; celle des tarifs ; elle mérite, en effet, l'attention du Gouvernement et celle du Parlement.

Dans le chapitre v se trouvent réunies toutes les questions de fait, communiquées à la Commission par l'industrie et le commerce italiens.

Dans le chapitre iv de ce rapport, nous avons déjà incidemment exposé quelques-unes des règles générales de l'ingérence de l'État dans la combinaison des tarifs.

Les tarifs des transports, par chemins de fer, soit par leur importance propre, soit par la corrélation qu'ils ont avec les tarifs de douane, sont, depuis quelques années, soumis à l'étude dans les principaux États d'Europe; on s'en occupe avec tant d'énergie, surtout en France et en Allemagne, qu'il serait impossible de rester étranger ou même indifférent à ce mouvement, sans que notre commerce et notre industrie s'en ressentissent.

La lettre adressée, le 18 mars 1879, par la Chambre de l'Empire allemand au Conseil fédéral, ne dissimule, en aucune façon, les intentions nettement protectrices de l'industrie nationale, qu'il se proposait de mettre à exécution en promulguant une loi sur les tarifs des transports par chemins de fer.

Voyant que son premier projet, de transmettre la propriété des chemins de fer à l'Empire, n'avait point trouvé un accueil favorable dans les divers États, le prince de Bismark, dans une conférence préliminaire, tenue le 7 février 1879, où étaient représentés la Prusse, la Saxe, la Bavière, le Wurtemberg et les grands-duchés de Baden, de Hesse et de Oldenbourg, posa les bases d'une loi sur les tarifs des chemins de fer allemands.
» J'ai formulé la proposition du 7 février dernier, écrivait le Chan-
» celier, dans la lettre citée plus haut, avec la conviction que les
» essais faits jusqu'ici sur l'exploitation des chemins de fer, en
» Allemagne, pour obtenir de bons résultats financiers, les
» intérêts économiques du pays ont été trop négligés, et que le
» trafic national est sacrifié à une concurrence désordonnée qui,
» si elle dure, non seulement deviendrait préjudiciable à une
» exploitation sage et régulière des lignes elles-mêmes, mais
» compromettrait certainement les intérêts du pays, les chemins
» de fer n'ayant été construits ou privilégiés par l'État que pour
» le bien de la nation. »

Les propositions stipulées dans la note du Chancelier ont pour objet :

« 1° De régler et coordonner, en commun, sur les chemins de
» fer allemands, tous les tarifs applicables aux marchandises
» qu'il est possible d'assimiler ;

» 2° De rendre clairs et faciles d'application, les tarifs qui sont indispensables à l'intérêt du public ;

» 3° D'obtenir, par des lois, que les chemins de fer allemands
» ne favorisent pas les intérêts commerciaux étrangers, mais au
» contraire qu'ils servent, avant tout, au commerce, à la
» production et à l'exportation des produits allemands.

» Pour atteindre ce but, il est nécessaire de mettre fin, par
» des lois sur les tarifs, aux inconvénients que fait naître, au
» détriment des intérêts allemands, l'application abusive des
» tarifs différentiels, favorables aux pays étrangers ; et, d'étudier
» les dispositions utiles au mouvement d'importation et d'expor-
» tation. »

(*Die gegenwærtige Lage der Eisenbahnfrage in Deutschland, Frankreich und in der Schweitz, und die Eisenbahntarif Reformplan des deutschen Reichskanzlers.* — Strasbourg, 1879).

Les propositions de M. de Bismark, quoique n'étant pas encore entièrement en vigueur, à cause de la résistance de certains États qui font partie de l'Europe, sont trop claires pour ne pas en tenir compte dans les concessions faites à l'industrie privée de l'exploitation des chemins de fer italiens. Notre enquête n'a pas relevé des faits aussi remarquables sur l'application des tarifs, que ceux signalés par l'enquête allemande en 1875. Le plus grand nombre d'observations recueillies, dans notre travail, se rapporte à la complication et à la variété des tarifs en général ; aux tarifs de concurrence avec les deux ports de Trieste et de Marseille et à certains tarifs spéciaux d'exportation des denrées alimentaires.

De semblables observations ont été présentées devant les Chambres françaises, et le Sénat a décidé, dans la séance du 7 août 1876, qu'il confierait à une commission choisie dans son sein, l'étude des moyens de simplification et d'amélioration des tarifs à petite vitesse. Le sénateur George, rapporteur de la Commission, présenta au Sénat, dans la séance du 13 décembre 1878, un rapport qui fut, un mois après, publié par le *Journal officiel* (18-20 janvier 1879).

Les conclusions ont exclusivement trait aux concessions françaises et à leurs *Cahiers des charges* ; cependant, nous croyons opportun d'en extraire quelques considérants relatifs aux tarifs *spéciaux* et de *transit* d'autant plus qu'ils répondent aux déclarations sus-énoncées du chancelier de l'empire allemand ;

« Votre sous-commission pense qu'il n'est pas possible de » supprimer les tarifs spéciaux. D'abord, en droit, il est » incontestable que le cahier des charges réserve aux compagnies, » sous certaines conditions, le droit d'établir des abaissements de » tarifs, même partiels et conditionnels.

» Il est vrai que ce droit n'est pas absolu, mais il est évident » que, pour rester dans l'esprit du traité qui forme la loi com- » mune des parties contractantes, l'État ne pourrait opposer un

» refus systématique d'homologation à tous les tarifs réduits que
» les compagnies lui soumettraient. Il est clair aussi que ce sont
» toujours des raisons d'intérêt général qui doivent motiver ces
» décisions. Or, il est certain qu'un grand nombre de tarifs
» réduits, loin d'être en opposition avec l'intérêt général, sont,
» au contraire, parfaitement justifiés à tous les points de vue.

» Tels sont les tarifs d'exportation, les tarifs de transit, qui ont
» pour but de disputer aux lignes extérieures les marchandises
» de provenance étrangère qui ne font que traverser la France ;
» les tarifs internationaux qui amènent à prix réduit les matières
» premières nécessaires à notre industrie et ont pour effet d'ac-
» tiver nos échanges de produits; tels sont enfin, parmi les tarifs
» spéciaux proprement dits, tous ceux qui, sans léser d'intérêts
» légitimes, ont pour but d'éviter des déperditions de forces, de
» procurer une utilisation plus complète du matériel des compa-
» gnies et d'accroître ainsi, à l'avantage général, le rendement
» des différentes lignes d'un réseau. »

Mais les avantages reconnus aux tarifs spéciaux pourraient se changer en perte notable, si l'État qui a la tutelle de tous les intérêts, ne limitait pas le droit des compagnies de les appliquer ou de les modifier.

M. le sénateur George signale ces dangers avec une grande précision et sous une forme plus modérée qui heurte moins certains principes économiques, mais cependant il s'approche des conclusions du chancelier de l'empire allemand.

« Mais ce n'est pas à dire non plus qu'il faille, écrit le rappor-
» teur du Sénat, en cette matière, laisser aux compagnies la
» liberté d'action qu'elles ne cessent de réclamer. Sans doute les
» compagnies montrent dans l'étude de leurs tarifs une intelli-
» gence, une science commerciale qu'on ne saurait trop admirer,
» et l'on ne peut que louer les efforts qu'elles font pour accroître
» sans cesse le trafic et le rendement des lignes de leur réseau.
» Toutefois, il ne faut pas oublier que les représentants des com-
» pagnies n'ont, eux, à se préoccuper que d'une seule chose, l'in-
» térêt de la Compagnie, mais qu'à côté il y a aussi d'autres
» intérêts en jeu dont l'État, qui est, lui, le représentant de la
» collectivité des intérêts sociaux, a la garde et auxquels il doit
» une égale protection.

» Or, il n'est pas un seul des tarifs spéciaux, qui, dans l'application ne puisse porter atteinte à ces intérêts.

» Les tarifs d'exportation peuvent, s'ils sont accordés à telle » région manufacturière ou à tel centre industriel et refusés à » d'autres régions, à d'autres centres de même industrie, être pour » ces derniers une cause d'infériorité et de ruine. Les tarifs de » transit, qui semblent ne pas intéresser notre industrie intérieure, » peuvent cependant devenir, s'ils ne sont tenus dans de sages » limites, une véritable prime accordée aux industries étrangères » riveraines de nos frontières, au détriment et au préjudice de » notre industrie nationale. De même encore, si, au lieu d'être » appuyés sur nos ports de mer, les tarifs de transit avaient » leur point de départ sur notre frontière terrestre à proximité » des ports étrangers, il pourrait arriver que, loin de maintenir » le mouvement commercial de nos ports, ces tarifs en favorisent » les déplacements au profit du port étranger.

» Les tarifs internationaux peuvent également donner lieu aux » réclamations légitimes des industriels au préjudice desquels ils » favorisent la concurrence étrangère par des tarifs d'importation » à prix réduits. Et lorsque ces tarifs internationaux se compli- » quent de traités avec des Compagnies étrangères de navigation, » ils peuvent porter un préjudice notable à notre marine mar- » chande. »

La Commission du Sénat et son rapporteur représentent la partie modérée de l'opinion, en France, sur la question des tarifs de chemins de fer. Par contre, la Commission *du troisième réseau*, dans la Chambre des Députés et son rapporteur représentent plutôt les idées protectionnistes.

» Les opinions émises dans les bureaux, écrit le député » M. Baïhaut, dans son rapport du 20 mars 1880, et l'échange » d'idées qui a eu lieu, dans de nombeuses séances, entre les » membres de la Commission, permettent d'indiquer, dès aujour- » d'hui, la pensée dominante parmi les représentants du pays ; » dans les conditions générales faites à la France, notre produc- » tion a le besoin le plus absolu d'une amélioration dans les » tarifs de transports.

» Dès 1874, une enquête était faite par l'Assemblée nationale sur » le régime de nos chemins de fer, et l'honorable M. Dietz-Monin, déposait un rapport complet sur la portion de cette enquête

» relative aux tarifs. Le Sénat a procédé, en 1877, à une opé-
» ration analogue, dont l'honorable M. George a résumé très
» clairement les résultats.

» Ces deux enquêtes ont démontré l'urgence d'une réforme,
» et la discussion actuelle sur les douanes le met en relief
» une fois de plus ; sur ce point, partisans du libre-échange et
» protectionnistes ont la bonne fortune d'être d'accord. »

Puis, après avoir démontré, par des exemples, la grande complication des tarifs, la facilité de l'homologation accordée par le Gouvernement et la différence qui existe entre les Compagnies, l'honorable député ajoute :

« Faut-il enfin rappeler que, dans des cas trop fréquents dont
» quelques-uns ont été signalés à la tribune par l'honorable
» M. Allain-Targé, des tarifs de faveur sont accordés aux mar-
» chandises étrangères au détriment des produits indigènes de
» même nature ? Nous sommes certains que nul ne saurait élever
» la voix dans nos assemblées pour justifier une semblable
» *protection à rebours*. N'oublions pas que nous sommes à la veille
» d'une sorte de coalition formée par l'Allemagne, la Belgique
» et l'Italie, pour achever de détourner à travers le tunnel du
» Saint-Gothard, grâce à des combinaisons de taxes arrêtées par
» la puissance publique dans ces trois États, le grand transit dont
» profitait notre territoire. En résumé, les mandataires de la
» nation, soucieux des intérêts qui leur ont été confiés,
» considèrent comme indispensable et réclament hautement une
» réforme dans les conditions des transports par chemins
» de fer. »

Nous pourrions multiplier les citations, car tous les États limitrophes s'occupent de la question, comme le prouve la quantité de livres, de brochures, de mémoires qui ont paru ces dernières années sur la matière. Ces études nombreuses ont dégagé nettement deux conclusions importantes. En premier lieu : les tarifs ne doivent pas être établis uniquement au point de vue du commerce intérieur ; et, en second lieu, l'application des tarifs spéciaux de transit et d'exportation ne peut être faite d'après la seule considération du péage et du coût du transport, mais il y a lieu de prendre en très grande considération la

concurrence intérieure et extérieure, ce qui constitue un problème d'économie politique des plus importants et des plus difficiles à résoudre. La prudence sera notre guide pour tracer les règles générales des contrats à intervenir. Nous devons, avant tout, rendre compte des études que la Commission a entreprises pour mieux s'approprier tous les éléments de cette question difficile et pour donner à ses propositions une base très solide.

Nons avons voulu connaître quelles seraient les conséquences financières du système hollandais appliqué à l'exploitation du réseau italien, tel qu'il résulte du tableau (pages 20 et 21) pour les onze années de 1869 à 1879.

Notre but était de nous former, à l'aide des données numériques qui ont été fournies, une idée nette des effets d'une des clauses les plus sérieuses et les plus importantes du contrat, celle qui est relative au fonds de réserve.

Prenons, comme exemple, l'année 1879 : le produit brut total des lignes italiennes était de 154,597,157 francs, et la dépense d'exploitation de 94,819,449 francs.

Le fonds de réserve, selon la formule du contrat hollandais, aurait atteint le chiffre de 16,036,786 francs divisé en trois catégories :

(A) Pour augmentation du matériel roulant.	Fr.	6.183.886
(B) Pour entretien de la voie		8.317.452
(C) Pour dépenses extraordinaires		1.535.448
Total. . .	Fr.	16.036.786

En déduisant cette somme du produit brut, il reste 138,560,371 francs à répartir, dans la proportion de 4/5 pour la Compagnie qui exploite, et de 1/5 pour l'État, sauf la condition relative à la limite du bénéfice net pour la Compagnie. L'État aurait donc, sur ce reste du produit brut, une coparticipation de 27,712,074 francs, et la Compagnie de 110,848,297 francs. Si de cette somme nous retranchons les dépenses d'exploitation, il reste pour la Compagnie un bénéfice de 16,028,848 francs.

Il importe de faire remarquer, *a priori*, pour les calculs à intervenir, que la Compagnie, d'après les clauses du contrat que nous appliquons, est propriétaire du matériel roulant et doit, par conséquent, distraire du bénéfice indiqué ci-dessus les fonds

nécessaires au paiement des intérêts du capital engagé dans l'acquisition de son matériel.

En appliquant le système hollandais à la convention Depretis, on obtiendrait :

1° Participation de 20 %	Fr.	27.712.074
2° Dépenses imputables au fonds de réserve		16.036.786
3° Intérêts pour le matériel roulant de premier établissement		10.000.000
Total. . .	Fr.	53.748.860

Donc, l'application des clauses du contrat hollandais, dans les conditions de la convention Depretis, donnerait à l'État une participation de près de 54 millions de francs.

Cette somme diffère très peu de celle que l'État aurait effectivement perçue pour l'année 1879, avec l'application et conditions du contrat de M. Depretis.

. . . .

En faisant trois réseaux, on constituerait des Compagnies assez puissantes pour faire un bon service. Les points de transit seraient plus nombreux, avec deux lignes longitudinales, qu'avec trois transversales. Enfin, les raisons données par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerrannée qui réunit Paris à Marseille, ne sont pas applicables aux lignes longitudinales italiennes. La convention Depretis touche à peine le côté technique de la question.

La commission du Sénat français, dont nous avons parlé, au commencement de ce chapitre, dans son questionnaire adressé aux Conseils d'administration et aux directeurs des Compagnies françaises avait posé cette question :

Quel est le maximum d'étendue d'un réseau de voies ferrées qui peut être soumis à l'administration d'une Compagnie unique ?

Les dépositions des directeurs des Chemins de fer (MM. Jacqmin (Est), Solacroup (Orléans), Delaître (Ouest), Huyot (Midi), Mathias (Nord), et de M. Vuitry président du Conseil d'administration de Paris-Lyon à la Méditerranée sont d'accord sur deux points (1) :

1° Ce n'est pas tant de l'extension du réseau, mais de l'im

(1) Voir aux Annexes, pages 319 à 340.

portance du trafic que naissent certaines difficultés d'exploitation ;

2° Ces difficultés peuvent être vaincues et l'ont été, spécialement en Angleterre, avec une réglementation des services qui ne sont pas centralisés.

L'opinion d'hommes aussi experts en matière de chemins de fer nous semble si importante, que nous n'hésitons pas à résumer brièvement leurs réponses.

M. Jacqmin. — « . . . Rien de plus dissemblable que les » lignes de chemins de fer, si l'on considère que les unes donnent » plus de 100,000 francs de produit brut par kilomètre, que » d'autres ne payent même pas les frais de leur exploitation ; » que sur certains points du territoire, des trains marchent les » uns derrière les autres à moins de 5 minutes d'intervalle, tandis » que sur d'autres points, il y a seulement un train le matin et un » train le soir. Aucun raisonnement général ne peut donc s'ap- » pliquer à des lignes ayant si peu d'analogie entre elles. Il » convient d'ajouter en outre que la longueur des lignes d'un » même réseau ne saurait donner la mesure des services que ce » réseau rend au pays, ni, par conséquent, la mesure des efforts » à faire pour en diriger l'exploitation de la meilleure manière » possible.

» Les six grands réseaux français ont été constitués d'après ce » principe économique : association d'une ligne ou de deux ou » de trois lignes à grand trafic, avec un nombre chaque jour » plus considérable de lignes tracées dans des conditions moins » favorables. Chaque réseau français se compose donc essentielle- » ment d'une artère principale autour de laquelle se groupent des » lignes secondaires.

» Sur une partie du territoire, la grande ligne de Paris à » Marseille forme l'artère principale d'un vaste réseau. On a » critiqué la longueur de cette ligne, mais il semble qu'il était bien » difficile, sinon impossible, de la couper en deux de manière » à créer deux réseaux absolument indépendants, pouvant vivre » isolément, avec des intérêts assez tranchés pour n'être jamais » opposés les uns aux autres.

» Nous avons étudié les enquêtes anglaises ; nous n'avons point » vu formuler cette pensée que les administrations succombaient » à la tâche, et cependant le North-Eastern reçoit 34 millions

» de tonnes de marchandises, tandis que chez nous la
» Compagnie la plus chargée n'en a pas 20 millions. Mais en
» Angleterre comme en France, le grand principe de la division
» du travail suffit à toutes les exigences. Les Compagnies françaises
» ont su appliquer les idées de décentralisation si préconisées
» aujourd'hui. Nous en citerons un exemple pour le réseau de
» l'Est. Un négociant de Nancy n'a nul besoin de s'adresser à
» Paris pour obtenir le règlement d'un litige (colis en retard ou
» avarie); nos inspecteurs principaux ont les pouvoirs les plus
» étendus pour terminer les affaires de cette nature et aviser aux
» nécessités journalières du service. »

M. Solacroup. — « ... Les Anglais, dit-il en terminant, ne trou-
» vent pas les réseaux de leurs Compagnies trop étendus, puisque
» la tendance actuelle bien marquée de la politique économique,
» dans ce pays, c'est l'absorption des petites Compagnies par les
» grandes. Dans ma pensée, il n'y a aucune limite à fixer à l'éten-
» due d'un réseau. Les difficultés de son administration se rédui-
» sent à une question de division du travail. »

Plus importante et plus précise encore a été la réponse écrite des représentants de la Compagnie de l'Ouest.

» Sans prétendre que l'organisation actuelle des services d'une
» Compagnie permette d'étendre son réseau indéfiniment et sans
» limites, on doit admettre cependant que cette extension, dans
» la mesure la plus large que les intérêts des localités peuvent
» la réclamer, ne présenterait aucune difficulté sérieuse en ce qui
» concerne notre Compagnie. Lorsque, toutes les conditions égales
» d'ailleurs, on augmente ou on diminue l'étendue d'un réseau,
» on en diminue ou augmente inversement la dépense kilomé-
» trique de l'exploitation. Ce qui s'explique facilement, si l'on
» passe en revue les divers chefs de dépenses. Il y a donc, au
» point de vue financier, un grand intérêt à ne pas fractionner
» l'exploitation d'une zone entre plusieurs Compagnies. Cet
» intérêt n'est pas moindre au point de vue de la continuité
» des trains et de leur correspondance aux points de bifurcation.

» La direction de l'ensemble de toutes les lignes d'une région
» permet à la Compagnie d'organiser des trains entre deux points
» quelconques de cette région, sans arrêt ni perte de temps, sans
» rupture de charge ni transbordement.

» Le public ne peut jouir de ces avantages dès que le trajet doit » emprunter une ligne ou portion de ligne exploitée par une » autre compagnie.

» Enfin, pour terminer, ajoutons que l'exploitation fractionnée » ne peut faire face au trafic exceptionnel que les circonstances » locales et temporaires font naître, à moins de se donner le per- » sonnel et le matériel qui seraient sans emploi utile pendant la » presque totalité de l'année ».

Par ces motifs, la majorité de la Commission se déclare favorable au groupement des lignes italiennes, conformément aux propositions contenues dans la convention Depretis.

CHAPITRE VII

DE QUELQUES AMÉLIORATIONS A INTRODUIRE DANS L'EXPLOITATION.

§ 1er

Observations sur le matériel fixe et sur le matériel roulant.

Le désir exprimé, d'une manière générale, par le commerce est de voir augmenter le nombre des véhicules composant le matériel roulant

Dans le chapitre 1er, nous avons donné la cause de l'insuffisance de ce matériel dans ces dernières années.

Établir, avec précision, la quantité du matériel roulant nécessaire à un trafic déterminé, constitue un problème assez difficile à résoudre, si l'on veut tenir compte de tous les éléments qui peuvent contribuer à modifier le rapport entre le matériel roulant et le trafic.

Les éléments principaux sont : la longueur du réseau, le produit brut, l'utilisation de ce matériel ; mais il est nécessaire de remarquer également que les tarifs spéciaux différentiels et de transit, ainsi que le tracé, les pentes, etc., peuvent modifier ces éléments et, par conséquent, en altérer les rapports. Ces réserves faites, nous donnons un tableau de quatorze Compagnies de chemins de fer d'Europe, afin de faire connaître la situation du matériel roulant, en Italie, relativement à celle des autres pays.

CHAPITRE VIII

§ 1er.

Observations sur le matériel.

RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER		NOMBRE DE LOCOMOTIVES		NOMBRE DE VOITURES		NOMBRE DE WAGONS à marchandises	
		par kilomètre en exploitation	par million de produit brut	par kilomètre exploité	par million de produit brut	par kilomètre exploité	par million de produit brut
Italie	Haute-Italie	0.21	7.76	0.61	22.32	4.17	150.58
	Romains	0.15	9.44	0.53	32.56	2.31	141.95
	Méridionaux	0.15	10.19	0.45	30.83	2.25	153.75
France	Est	0.36	8.40	0.97	22.21	8.90	204.39
	Midi	0.22	6.82	0.56	17.43	7.46	230.63
	Nord	0.67	9.21	1.83	24.84	18.01	244.81
	Ouest	0.34	7.67	1.43	31.66	5.56	123.32
Belges (État)		0.48	11.46	1.27	29.96	13.76	322.67
Badische Staats-Eisenbahnen		0.32	11.63	0.84	30.39	4.99	179.38
Bayerische Staats-Eisenbahnen		0.24	10.43	0.60	25.88	4.10	174.73
Oesterreische Staatsbahnen		0.31	6.28	0.44	10.13	6.59	151.57
Südbahn		0.24	6.52	0.58	14.30	5.49	134.43
Preussische Ostbahn		0.31	13.17	0.56	21.52	6.48	246.91
Sächsische Staats-Eisenbahnen		0.38	10.07	1.12	29.10	10.50	271.75

Ce tableau dressé pour quatorze réseaux de chemins de fer, trois italiens, quatre français, deux autrichiens, quatre allemands, un belge; indique les rapports existant entre le nombre des locomotives, celui des voitures, celui des wagons à marchandises et le chiffre correspondant de kilomètres en exploitation et des millions de produit brut.

En examinant, même superficiellement, ces données, on voit de suite que les conditions de notre matériel roulant étaient déjà, en 1878, inférieures à celle de plusieurs réseaux étrangers, parce que l'augmentation du matériel n'a pas été faite en proportion directe de l'augmentation des kilomètres en exploitation, non plus que de l'accroissement du trafic et de son produit brut.

Nous devons ajouter, pour être exacts, que la Compagnie des chemins de fer Romains, dès l'année 1872; les chemins de fer Méridionaux, dès l'année 1874 et la Haute-Italie, dès l'année 1875, ont diminué et presque cessé les dépenses relatives à l'achat du matériel roulant nouveau, en raison du rachat dont les Compagnies étaient sans cesse menacées.

Après les observations sur la quantité du matériel roulant, il en a été présenté d'autres relatives aux moyens à prendre pour assurer le confort et la sécurité des voyageurs.

En ce qui touche la sécurité des voyageurs, le ministre des Travaux publics de France a nommé une commission d'enquête composée de dix ingénieurs, présidée par M. Guillebot de Nerville, inspecteur général des Mines, qui a présenté, en juillet dernier, son rapport sur *les moyens de prévenir les accidents de chemins de fer* (1).

Les travaux de cette commission embrassent tout le problème de la sécurité des trains, relativement au matériel roulant, aux signaux et aux freins.

Nous donnons ses conclusions sur la partie qui regarde le matériel roulant:

« 1° Inviter les Compagnies de chemins de fer à exécuter » désormais, dans toute son étendue, la prescription de l'article 23 » de l'ordonnance de 1846, en donnant aux conducteurs garde- » freins un moyen sûr et efficace de communiquer avec le » mécanicien soit directement, soit par l'intermédiaire de l'un » d'entre eux;

» 2° Les inviter également à prendre les mesures néces- » saires pour donner aux voyageurs le moyen de faire appel aux » agents, et de recommander, comme ayant fait ses preuves sous » ce rapport, aussi bien que pour les communications entre les

---

(1) V. *Annales des Ponts et Chaussées,* janvier 1881.

» agents, le mode de communication électrique en usage dans
» les Compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée (1) ;

» 3° Les inviter à prendre des mesures pour que la circulation le long des trains, par les marchepieds, soit toujours possible au moins pour l'un des agents, soit en adaptant des marchepieds et des mains-courantes aux wagons à marchandises admis dans les trains de voyageurs, soit en plaçant convenablement ceux qui n'en seraient pas munis.

» 4° D'appeler leur attention sur l'utililé qu'il y aurait, pour prévenir les tentatives criminelles, à établir des communications partielles entre les compartiments voisins d'une même nature, par exemple, au moyen d'ouvertures de dimensions restreintes fermées par des glaces. »

Sans nier les qualités du système de communication électrique, il ne peut y avoir de doute qu'elles exigent beaucoup de soins pour fonctionner régulièrement ; c'est pour cela qu'elles n'ont pas été adoptées. En effet, nous voyons que sur les chemins de fer Autrichiens-Hongrois et sur quelques-uns de l'Allemagne, la communication se fait à l'aide d'une petite corde placée le long du train, de manière à pouvoir être prise par le voyageur qui se met à la portière. La corde est attachée au sifflet de la locomotive, et, en la tirant, le sifflet donne le signal d'alarme.

En Angleterre, en Belgique, en Suisse et en Amérique, il n'y a pas d'appareils spéciaux de communications, mais les voitures sont construites de manière à les rendre presque superflus.

§ 2.

Observations sur les freins.

Toutes les compagnies expérimentent, en ce moment, les systèmes de freins les plus connus.

Deux d'entre elles, se sont même déjà décidées pour une adoption complète d'un de ces freins, et elles en développent activement l'application. L'Ouest a adopté le frein *Westinghouse*

(1) Le système de communications électriques adopté par les Compagnies françaises est celui de l'ingénieur Prudhomme ; on peut en lire la description dans l'ouvrage de M. Goschler : *Traité pratique de l'exploitation des chemins de fer*, t. III, page 456.

à air comprimé ; le Nord, le frein *Smith* à vide; le Paris-Lyon-Méditerranée essaie concurremment le frein *Westinghouse* et le frein *Smith* ; l'Est étudie, perfectionne et applique le frein électrique *Achard* ; l'Orléans essaye le frein *Smith* et developpe l'application du frein *Heberlein;* le Midi commence un essai en grand du frein *Westinghouse*. Sans parler des nombreuses applications que ce frein a reçues en Amérique, en Angleterre, en Belgique et en Hollande, l'expérimentation que la Compagnie de l'Ouest en a faite, depuis le mois d'avril 1878, sur les lignes les plus fréquentées et qu'elle a développée de plus en plus, sur tout son réseau, semble aujourd'hui décisive et ne paraît plus laisser de doutes sur les avantages pratiques de ce système.

Réponse des chemins de fer Romains : Une des raisons qui s'opposent à l'emploi des freins continus, c'est la forte dépense d'adaptation et d'entretien sans permettre une diminution du nombre des garde-freins.

Les mêmes ingénieurs qui proposent les freins Westinghouse et Smith, conseillent de maintenir le nombre de serre-freins à vide.

Les freins continus sont préférables, pour les lignes à long parcours à grande vitesse et pour les trains qui n'ont pas besoin d'être décomposés dans les gares intermédiaires. Pour nous, qui n'avons ni un grand mouvement commercial ni beaucoup de voyageurs, pas plus que la vitesse des lignes anglaises, nous n'avons pas à nous hâter de faire un choix entre les systèmes qui se disputent la palme en Angleterre ; nous pensons que mieux vaut attendre que l'expérience soit complète. D'ailleurs il est nécessaire que le même système soit employé par les Compagnies de chemins de fer avec lesquelles nous sommes en contact immédiat.

Cependant le ministre des Travaux publics n'a pas négligé cette importante question, et il en a confié l'étude à M. l'ingénieur Biglia, inspecteur du génie civil.

Son rapport au ministre remonte à 1875 et nous recommande le système *Ceradini* expérimenté entre Gênes et la Spezia (1).

La description de ce système est très intéressante et la Commission l'a déclaré supérieur à tous les « Block-systems » connus jusqu'ici.

---

(1) Vol. II, page 493 de l'Enquête.

VOTE DE LA COMMISSION

Les motifs allégués par les deux partis ont été mûrement étudiés par la Commission qui, dans une réunion spéciale, où étaient présents ses quinze membres, a émis l'avis, à l'unanimité, **qu'il est préférable que l'exploitation des chemins de fer, en Italie, soit confiée à l'industrie privée.**

Arrivée au terme de son travail, la Commission d'enquête fait des vœux très ardents pour que l'État et le Parlement, sans autres délais, donnent aux chemins de fer italiens le régime définitif que le pays attend depuis longtemps.

Rome, le 28 mars 1881.

Les Rapporteurs :

F. BRIOSCHI, sénateur;
F. GENALA, député.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

STATISTIQUES

DES

CHEMINS DE FER DE L'EUROPE

Chemins de fer

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1865	23.134	11.669	11.801	2.364	8.814
1866	25.541	12.200	12.446	3.730	9.195
1867	23.441	11.332	10.326	2.459	10.175
1868	22.830	10.919	10.465	2.394	9.737
1869	24.608	11.172	11.246	2.607	10.526
1870	23.712	11.661	10.964	2.608	9.906
1871	25.161	11.936	11.333	3.037	10.545
1872	27.125	12.870	12.429	3.163	11.230
1873	28.493	14.537	12.535	3.312	12.383
1874	28.656	15.901	12.530	3.324	12.498
1875	27.985	15.546	12.052	3.351	12.338
1876	28.416	16.819	11.730	3.462	12.890
1877	27.770	16.722	11.379	3.453	12.617
1878	27.709	16.095	11.187	3.437	12.684
1879	29.039	16.410	11.246	3.373	13.776

le la Haute-Italie.

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
9.768	4.434	963	0.567	0.087	1.364
9.992	3.751	690	0.067	0.087	1.816
9.539	3.192	1.001	0.067	0.088	2.253
9.285	3.459	953	0.061	0.080	2.370
9.422	4.574	1.104	0.059	0.0771	2.591
9.809	4.490	1.121	0.058	0.0753	2.720
9.893	4.458	1.113	0.0637	0.0755	2.770
10.444	5.067	1.315	0.0642	0.0734	2.912
11.743	5.291	1.510	0.0639	0.0716	2.991
12.892	5.365	1.489	0.0639	0.0699	3.102
12.743	5.171	1.419	0.0638	0.0713	3.301
13.956	5.119	1.429	0.0611	0.0708	3.352
14.030	4.891	1.416	0.0599	0.0703	3.456
13.555	4.797	1.370	0.0609	0.0739	3.517
14.035	4.756	1.476	0.0577	0.0711	3.536

Chemins de

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1869	11.976	7.893	7.333	1.159	3.114
1870	12.462	8.653	7.680	1.398	3.079
1871	13.208	10.091	7.740	1.390	3.771
1872	14.868	10.638	8.709	1.622	4.272
1873	15.945	11.509	8.688	1.770	5.195
1874	16.284	12.466	8.769	1.870	5.358
1875	16.349	12.279	8.946	1.981	5.148
1876	16.940	12.620	8.902	2.108	5.586
1877	16.828	12.258	9.002	2.079	5.480
1878	16.284	12.235	8.916	2.002	5.072
1879	17.144	11.515	8.770	2.142	6.016

fer Romains.

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
6.907	2.211	415	»	»	1.483
7.634	2.199	388	»	0.07374	1.496
8.866	2.179	450	»	0.07724	1.501
9.350	2.187	490	0.0582	0.07145	1.539
9.677	2.174	545	0.0572	0.07400	1.559
10.539	2.138	540	0.0691	0.07255	1.585
11.410	2.175	539	0.0690	0.07099	1.593
11.292	2.167	570	0.0620	0.06935	1.593
11.040	2.107	635	0.0575	0.06732	1.593
11.064	2.051	632	0.0553	0.06553	1.593
10.393	2.599	775	0.0558	0.06200	1.611

Chemins de fer

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1863	11.627	10.954	9.600	510	1.517
1864	9.025	7.290	7.348	613	1.064
1865	7.978	7.286	5.662	704	1.612
1866	10.701	8.617	7.085	1.464	2.152
1867	8.118	8.618	4.856	785	2.477
1868	8.906	8.065	5.178	871	2.857
1869	9.564	7.660	5.754	976	2.834
1870	10.801	9.042	6.495	1.196	3.110
1871	11.650	10.661	6.215	1.455	3.980
1872	14.881	11.329	7.348	1.671	5.862
1873	15.675	11.891	7.174	1.946	6.555
1874	15.552	12.098	7.231	2.183	6.138
1875	14.702	11.365	7.296	1.875	5.531
1876	15.378	11.046	6.888	1.812	6.678
1877	15.375	10.602	6.928	1.777	6.670
1878	14.645	10.508	6.940	1.864	5.841
1879	15.547	10.350	7.029	1.965	6.553

Méridionaux.

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
»	9.155	270	0.047	0.136	147
»	5.142	150	0.055	0.120	388
»	2.711	191	0.055	0.114	755
»	2.232	149	0·088	0.084	978
»	2.180	265	0.064	0.080	1.034
»	2.831	281	0.051	0.076	1.171
6.428	3.007	314	0.045	0.058	1.290
7.387	3.094	338	0.042	0.059	1.297
9.185	3.362	445	0.037	0 060	1.300
9.325	3.439	576	0.039	0.052	1.304
9.217	2.654	562	0.049	0.056	1.366
9.515	2.652	579	0.049	0.055	1.386
9.286	2.612	576	0.049	0.055	1.430
9.326	2.481	647	0.050	0.055	1.466
9.124	2.443	659	0.050	0.055	1.466
9.153	2.350	645	0.049	0.059	1.466
9.093	2.791	723	0.049	0.061	1.466

Chemins de fer Italiens

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1869	17.499	9.433	8.832	1.814	6.626
1870	17.602	9.999	9.022	1.947	6.454
1871	18.788	10.773	9.171	2.224	7.187
1872	20.103	11.063	9.815	2.299	7.769
1873	21.230	12.399	9.837	2.472	8.719
1874	21.364	13.351	9.859	2.555	8.730
1875	20.830	12.848	9.652	2.522	8.468
1876	21.015	13.318	9.284	2.556	8.947
1877	20.710	13.254	9.120	2.540	8.827
1878	20.371	13.000	8.993	2.531	8.585
1879	21.449	13.069	9.046	2.556	9.233

(Haute-Italie, Romains, Méridionaux, Calabrais).

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE		RECETTE KILOMÉTRIQUE		NOMBRE de kilomètres exploités
	voyageurs à 1 kilomètre	tonnes de marchandises à kilomètre	d'un voyageur	d'une tonne de marchandises	
8.018	3.544	724	»	»	5.364
8.419	3.542	738	»	0.0733	5.513
9.083	3.588	793	»	0.0744	5.571
9.389	3.753	885	0.0581	0.0699	6.068
10.279	3.696	991	0.0602	0.0698	6.228
11.191	3.730	983	0.0622	0.0683	6.420
11.107	3.648	953	0.0621	0.0689	6.756
11.804	3.550	968	0.0593	0.0681	6.960
11.918	3.425	985	0.0583	0.0674	7.114
11.736	3.352	963	0.0581	0.0699	7.212
11.920	3.539	1.056	0.0588	0.0680	7.255

Chemins de fer Méridionau

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1864	30.790	10.868	9.038	765	19.107
1865	29.742	10.363	»	»	»
1866	39.727	11.513	»	»	»
1867	34.975	12.097	8.175	735	21.480
1868	40.942	13.852	8.706	910	27.420
1869	39.150	13.185	9.585	940	27.645
1870	37.552	13.785	10.098	1.050	25.362
1871	43.230	15.400	11.092	1.268	26.760
1872	38.232	14.793	10.740	1.125	25.280
1873	40.653	16.120	12.435	1.410	26.044
1874	36.997	16.290	10.602	1.248	23.673
1875	37.139	16.217	10.170	1.385	24.587
1876	37.421	15.744	10.041	1.765	24.415

…utrichiens (Sudbahn).

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÈTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÈTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
9.545	3.112	994	0.0576	0.0976	1.750
9.178	2.929	1.620	0.0580	0.1030	1.916
10.018	3.190	1.060	0.0348	0.0909	1.605
10.830	2.305	1.115	0.0683	0.0910	1.880
11.982	2.731	1.492	0.0630	0.0827	1.880
11.790	2.973	1.550	0.0661	0.0788	1.974
12.425	3.146	1.600	0.0656	0.0817	1.974
13.773	3.102	1.713	0.0648	0.0819	2.216
13.100	3.575	1.824	0.0637	0.0775	2.226
14.347	4.116	1.897	0.0627	0.0780	2.226
14.825	3.655	1.822	0.0627	0.0740	2.226
14.840	3.587	1.923	0.0626	0.0761	2.236
14.438	3.427	1.845	0.0642	0.0773	2.236

Réseau de la Staatsbah

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1864	34.957	12.278	9.737	652	20.445
1865	36.483	13.882	»	»	»
1866	41.553	13.657	»	»	»
1867	51.262	16.788	11.343	850	34.170
1868	61.327	22.155	13.840	1.180	43.150
1869	63.655	23.445	13.905	1.207	44.797
1870	60.805	22.232	14.540	1.305	38.629
1871	61.387	24.097	14.062	1.582	42.062
1872	52.245	21.000	13.350	1.520	35.137
1873	55.968	23.550	15.375	2.190	34.433
1874	45.907	20.254	10.935	1.215	28.245
1875	45.832	19.201	10.654	1.190	32.782
1876	45.526	19.297	9.056	1.160	33.750

utrichienne.

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
11.040	1.687	1.644	0.0673	0.0910	1 320
12.847	1.666	1.914	0.0646	0.0827	1.320
12.417	2.498	1.977	0.0500	0.0910	1.320
15.490	1.878	2.631	0.0762	0.0882	1.320
20.460	2.202	3.504	0.0689	0.0802	1.320
21.882	2.535	3.511	0.0681	0.0838	1.320
20.677	2.800	3.689	0.0663	0.1023	1.320
22.492	2.924	3.888	0.0683	0.0819	1.597
19.182	3.302	3.618	0.0643	0.0882	1.597
21.550	3.609	3.695	0.0518	0.0915	1.597
18.598	3.013	3.327	0.0611	0.0797	1.623
17.791	2.822	3.112	0.0602	0.0818	1.701
7.657	2.639	3.172	0.0595	0.0879	1.765

Chemins de fer Badois

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1863	26.580	11.808	11.200	873	10.080
1864	25.987	12.476	11.759	1.031	10.722
1865	28.905	14.130	13.705	1.110	12.066
1866	27.675	12.500	12.063	1.268	12.086
1867	29.562	14.199	11.890	1.362	14.200
1868	29.153	14.448	11.613	1.103	13.878
1869	27.292	13.931	10.656	1.265	12.470
1870	25.345	11.475	10.065	1.350	11.745
1871	36.978	16.372	13.520	2.266	17.284
1872	32.244	17.760	11.175	1.514	15.895
1873	33.007	19.660	10.853	1.356	15.355
1874	33.797	19.700	12.517	1.455	16.556
1875	32.330	20.133	12.757	1.272	16.076
1876	32.705	20.494	12.467	1.194	16.704

Exploitation de l'État).

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
11.088	9.781	1.390	0.047	0.098	560
11.713	10.496	1.655	0.043	0.092	560
13.316	11.281	1.968	0.046	0.089	564
11.393	10.468	2.009	0.034	0.090	608
13.009	9.583	2.056	0.047	0.110	724
13.305	9.748	2.023	0.045	0.091	787
12.734	9.937	2.047	0.046	0.079	852
10.195	8.641	1.980	0.039	0.081	934
14.580	10.095	2.723	0.040	0.079	957
15.790	11.036	2.953	0.048	0.079	957
17.300	10.734	3.000	0.043	0.074	1.075
17.089	11.050	3.100	0.047	0.082	1.102
18.122	9.531	2.914	0.050	0.076	1.126
18.878		3.060	0.0504	0.0726	1.155

Chemins de fer Bavarois (Exploitation de l'État

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE	
			VOYAGEURS	MARCHANDISES
1863	24.873	13.272	8.666	15.022
1864	24.476	13.095	8.568	14.820
1865	26.442	13.822	8.542	16.652
1866	23.550	14.996	7.143	14.727
1867	34.812	18.334	9.462	23.238
1868	28.497	16.496	7.722	19.263
1869	27.116	17.103	8.175	17.277
1870	27.173	17.108	8.190	16.661
1871	31.091	20.700	9.498	18.994
1872	28.263	18.537	8.988	16.980
1873	31.707	19.563	9.812	19.428
1874	30.098	19.263		18.648
1875	28.701	18.936	9.109	17.281
1876	27.210	17.060	8.526	17.342

…yerische Staats-Eisenbahnen.

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
11.710	4.068	1.068	0.048	0.078	1.249
11.614	4.069	1.166	0.046	0.092	1.302
12.220	4.109	1.268	0.049	0.105	1.400
13.329	3.553	1.190	0.051	0.095	1.585
16.034	4.468	1.762	0.0517	0.116	1.618
14.480	4.256	1.532	0.0537	0.097	1.689
15.198	4.500	1.525	0.0533	0.095	1.720
15.136	4.437	1.496	0.051	0.081	1.779
18.072	4.782	1.702	0.052	0.079	1.925
16.122	4.905	1.740	0.0535	0.068	2.022
16.776	5.417	2.068	0.0542	0.0665	2.058
16.395	5.190	1.945	0.0522	0.0715	2.236
16.470	5.030	1.768	0.0512	0.073	2.487
15.125	4.828	1.670	0.0492	0.069	3.536

Chemins de fer prussiens orientaux

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1863	22.638	11.076	10.180	517	9.329
1864	24.442	11.685	10.340	612	10.324
1865	24.252	14.045	10.597	585	9.942
1866	28.525	13.815	11.077	807	10.397
1867	28.050	15.652	10.818	718	11.765
1868	30.240	15.132	11.047	870	14.737
1869	31.492	14.395	11.580	1.051	14.619
1870	37.447	16.458	12.135	1.517	16.626
1871	33.450	15.957	11.887	1.327	12.165
1872	30.562	18.375	11.116	1.050	12.778
1873	33.675	19.698	10.920	1.000	16.567
1874	36.795	28.080	10.893	1.020	20.775
1875	36.229	23.688	10·780	1.006	18.150
1876	32.902	19.871	10.521	1.170	16.614

Exploitation de l'État) Preussische Ostbahn.

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE		RECETTE KILOMÉTRIQUE		NOMBRE de kilomètres exploités
	voyageurs à 1 kilomètre	tonnes de marchandises à 1 kilomètre	d'un voyageur	d'une tonne de marchandises	
10.316	2.418	745	0.0504	0.0968	823
10.850	2.400	768	0.0477	0.0819	823
13.196	2.539	798	0.0494	0·0906	823
12.758	2.728	809	0.0378	0.0859	842
14.573	2.433	852	0.0485	0.0819	917
13.843	2.865	1.118	0.0470	0.0739	917
13.109	3.041	1.125	0.0459	0.0802	917
14.845	3.085	1.258	0.0376	0.0722	
14.670	2.675	1.016	0.0374	0.0746	1.188
16.812	2.862	1.135	0.0438	0.0742	1.289
17.538	3.129	1.528	0.0426	0.0650	1.398
24.942	3.295	1.720	0.0437	0.0642	1.398
21.232	3.270	1.517	0.0427	0.0696	1.490
17.987	3.176	1.476	0.0438	0.0685	1.490

Chemins de fer Saxons (Exploitation de l'Éta)

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1869	48.865	25.877	12.456	1.516	32.303
1870	47.860	27.696	12.849	1.894	30.442
1871	55.082	30.501	14.121	2.684	34.067
1872	52.605	29.563	10.111	1.765	33.208
1873	57.388	36.391	15.653	1.729	38.327
1874	59.728	37.118	16.011	1.660	40.627
1875	60.924	37.009	16.112	1.630	41.889
1876	47.608	30.860	13.136	1.124	31.724

ehsische Staats-Eisenbahnen.

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
24.216	8.524	6.971	0.0450	0.0772	755
25.877	7.801	6.484	0.0441	0.0709	755
28.100	8.631	6.905	0.0460	0.0690	816
27.021	10.079	6.478	0.0448	0.0687	909
33.238	11.837	7.769	0.0444	0.0642	925
33.470	12.546	8.049	0.0443	0.0662	959
33.943	13.289	8.064	0.0440	0.0708	997
28.684	10.860	5.235	0.0441	0.0682	1.60

Chemin de fer de Cologne à Minden

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1863	55.955	26.898	11.850	1.090	35.328
1864	64.680	27.888	12.457	1.210	41.838
1865	72.052	30.720	13.103	1.443	47.110
1866	68.272	32.040	14.095	1.540	41.583
1867	69.768	34.623	13.927	1.372	43.803
1868	69.292	33.765	12.855	1.278	43.736
1 86	71.268	31.935	13.005	1.327	44.722
1870	79.180	34.195	17.283	2.493	43.927
1871	86.523	38.617	19.065	3.040	49.092
1872	86.310	47.077	16.105	1.780	54.285
1873	89.815	55.120	18.127	1.620	56.360
1874	81.727	49.327	17 287	1.447	50.408
1875	58.750	31.015	13.737	1.151	36.246
1876	59.210	29.840	13.316	1.063	37.214

Kœln-Mindener-Eisenbahn).

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
25.773	6.597	8.633	0.0467	0.0647	534
26.636	6.931	10.146	0.0454	0.0617	534
29.268	7.558	11.796	0.0452	0.0595	534
30.263	7.824	10.975	0.0412	0.0584	544
32.676	7.974	11.941	0.0442	0.0551	544
31.965	7.987	12.148	0.0437	0.0534	544
29.203	8.217	12.706	0.0441	0.0526	544
31.983	9.105	12.320	0.0356	0.0524	544
35.517	9.823	13.774	0.0379	0.0521	
43.009	10.461	15.469	0.0437	0.0497	550
49.668	11.542	16.700	0.0439	0.0500	550
44.665	11.309	14.690	0.0445	0.0544	580
28.737	7.822	8.543	0.0470	0.0568	1.070
27.887	7.294	8.918	0.0491	0.0521	1 077

Chemins de fer Belges

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploite	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1864	48.221	23.830	18.018	4.518	24.639
1865	51.149	26.132	19.324	4.480	25.243
1866	48.347	27.699	16.816	4.310	25.547
1867	46.369	2 .160	17.451	4.371	23.229
1868	48.515	28.695	17.671	4.988	24.394
1869	50.294	27.927	18.591	5.063	24.562
1870	52.155	28.838	18.593	5.249	26.078
1871	47.044	24.477	14.394	4.372	24.802
1872	47.403	28.417	14.736	3.755	26.689
1873	46.415	33.430	14.861	3.762	26.554
1874	45.570	31.139	15.398	3.816	24.678
1875	45.322	29.998	14.886	3.632	25.843
1876	44.087	27.950	14.422	3.440	25.216
1877	42.103	25.793	13.600	3.232	24.418
1878	42.183	25.052	13.527	3.228	24.718
1879	40.143	23.601	12.305	2.997	23.970

xploités par l'État).

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
»	»	»	»	«	748
»	»	»	»	»	755
»	»	»	»	»	793
»	»	»	»	»	862
»	»	»	»	»	862
»	»	»	»	»	862
27.327	16.271	8.765	»	»	868
22.678	12.273	7.733	»	»	1.422
26.005	15.784	8.898	0.0365	«	1.470
29.058	16.873	8.801	0.0365	0.0545	1.565
27.308	18.193	8.206	0.0365	0.0528	1.619
26.842	17.778	7.705	0.0351	0.046	1.966
25.479	17.971	6.980	0.0344	0.046	2.053
23.982	17.447	6.679	0.0342	0.045	2.144
23.553	17.724	7.056	0.0320	0.0437	2.210
22.143	16.368	6.833	0.0333	«	2.477

Chemins de fer de la Compagni

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1860	70.416	27.884	23.103	6.513	40.446
1861	84.666	31.870	24.018	6.518	53.792
1862	79.003	32.182	22.999	6.352	49.288
1863	78.720	32.823	23.425	6.854	48.059
1864	71.551	26.939	21.678	6.541	42.896
1865	71.984	26.379	20.978	5.897	44.653
1866	77.248	26.672	21.045	6.357	49.338
1867	82.518	27.802	24.433	6.995	50.619
1868	81.997	28.148	21.810	6.629	53.098
1869	61.810	21.650	17.630	5.083	38.583
1870	56.705	21.335	17.832	7.511	30.889
1871	62.071	23.143	17.983	8.535	34.848
1872	66.805	26.722	16.939	4.967	44.034
1873	71.585	31.032	16.827	4.697	49.244
1874	68.316	27.638	16.752	4.938	45.848
1875	69.052	25.891	17.617	5.213	45.438
1876	68.526	24.916	17.445	5.270	45.192
1877	65.635	24.344	16.937	5.423	42.692

is-Lyon-Méditerranée.

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
24.233	6.554	3.141	0.05161	0.06189	1.409
27.887	6.996	3.859	0.05342	0.06076	1.411
28.512	6.629	3.547	0.05442	0.06166	1.655
29.411	6.845	3.618	0.05655	0.06075	1.698
23.807	6.546	3.292	0.05540	0.05819	1.940
23.286	6.538	3.704	0.05612	0.05726	2.012
23.573	6.541	3.992	0.05686	0.05556	2.012
23.947	6.831	4.135	0.05418	0.05743	2.012
24.493	6.649	4.546	0.05644	0.05684	2.073
18.669	5.482	3.523	0.05823	0.05813	3.386
18.492	»	»	»	»	3.523
19.935	5.279	3.055	0.04737	0.05787	3.583
23.128	5.388	3.903	0.05482	0.05609	3.718
25.890	5.471	4.252	0.05568	0.05706	3.722
23.417	5.545	4.049	0.05649	0.05653	3.823
22.030	5.859	4.082	0.05504	0.05662	3.821
20.928	6.021	4.268	0.05508	0.05602	3.864
21.143	5.955	4.210	0.05561	0.05557	3.877

Chemins de fer de la

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1857	38.257	20.999	14.407	2.569	20.666
1858	34.928	20.016	12.268	2.455	20.140
1859	36.436	16.575	14.909	2.653	20.818
1860	37.953	16.910	12.890	2.630	22.432
1861	40.043	17.085	12.982	2.572	23.989
1862	37.569	16.228	12.500	2.512	21.909
1863	36.205	15.339	12.008	2.487	20.965
1864	34.446	15.476	10.770	2.162	20.826
1865	35.754	16.030	10.827	2.120	22.064
1866	37.708	17.432	10.751	2.293	23.936
1867	38.715	18.423	12.401	2.342	23.037
1868	38.711	17.735	11.002	2.402	23.348
1869	39.614	17.455	11.510	2.480	23.325
1870	28.229	14.524	8.358	3.458	14.390
1871	34.238	17.025	9.105	7.886	14.244
1872	42.497	22.187	11.477	2.378	26.006
1873	43.485	24.045	11.982	2.603	27.884
1874	40.513	22.675	11.990	2.647	25.529
1875	42.603	22.437	12.785	2.837	26.299
1876	43.505	22.590	13.139	2.914	26.952
1877	41.919	23.020	12.753	2.763	25.923

pagnie de l'Est.

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
18.817	4.080	1.620	0.068	0.072	1.256
17.833	3.682	1.546	0.068	0.0736	1.552
14.530	4.098	1.619	0.061	0.081	1.629
15.005	5.299	1.743	0.066	0.0757	1.679
15.340	6.084	2.016	0.064	0.0735	1.766
14.565	6.064	1.943	0.060	0.0718	1.824
13.741	6.178	1.913	0.0607	0.0704	1.910
13.489	5.840	2.186	0.0587	0.0607	2.473
13.908	6.343	2.334	0.0568	0.0573	2.621
14.946	6.924	2.559	0.0555	0.0574	2.659
15.895	7.226	2.518	0.0549	0.0574	2.778
15.227	7.309	2.536	0.0548	0.0574	2.899
15.354	7.660	2.583	0.0547	0.0582	2.970
13.073	5.354	1.716	0.0547	0.0611	3.100
14.912	5.209	1.684	0.0542	0.0610	2.378
18.969	8.064	3.378	0.0612	0.0562	2.139
20.191	8.311	3.509	0.0606	0.0547	2.206
19.254	8.728	3.263	0.0587	0.0559	2.241
19.604	9.386	3.350	0.0587	0.0586	2.248
19.902	9.477	3.529	0.0582	0.0592	2.256
20.653	9.656	3.430	0.0524	0.0582	2.274

Chemins de fer de la

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1858	60.900	23.140	20.886	5.766	35.100
1859	59.930	22.489	20.624	5.249	34.057
1860	62.675	24.077	20.931	5.394	36.450
1861	66.305	24.766	21.907	5.531	38.867
1862	65.014	25.806	22.670	5.466	36.828
1863	64.048	23.977	22.297	5.570	36.181
1864	67.960	24.333	23 212	5.906	38.842
1865	73.720	27.000	24.083	5.881	43.756
1866	76.088	30.947	23.262	5.936	46.890
1867	81.733	34.363	29.915	6.242	45.576
1868	79.367	33.792	25.023	6.238	48.106
1869	81.306	33.750	26.476	6.486	48.344
1870	64.744	31.105	21.973	6.134	36.637
1871	75.062	33.242	24.038	9.262	41.717
1872	90.910	42.852	26.477	6.644	57.789
1873	92.558	44.065	26.229	6.908	59.421
1874	92.561	44.015	27.242	7.220	58.099
1875	96.147	46.254	22.570	13.436	60.141
1876	97.034	44.692	28.580	7.376	61.078
1877	94.614	43.157	27.518	7.379	59.717

mpagnie du Nord.

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE tonnes de marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
»	7.461	3.544	0.0639	0.0670	891
»	7.768	3.681	0.0608	0.0673	947
»	8.017	4.026	0.0638	0.0693	966
»	8.768	4.603	00.634	0.0689	967
»	8.759	4.359	0.0650	0.0715	1.010
»	9.038	4.684	0.0648	0.0666	1.053
»	9.573	5.189	0.0652	0.0612	1.053
»	10.087	5.897	0.0655	0.0605	1.054
»	10.953	6.430	0.0612	0.0593	1.066
»	11.451	6.592	0.0599	0.0599	1.066
»	12.088	6.981	0.0602	0.0572	1.066
»	12.694	7.372	0.0598	0.0576	1.066
»	10.822	»	»	»	1.115
»	11.327	6.771	0.0569	0.0590	1.115
»	12.751	9.506	0.0612	0.0556	1.115
»	12.962	10.067	0.0600	0,0548	1.150
»	13.963	9.447	0.0604	0.0574	1.150
»	11.705	7.927	0.0592	0.0551	1.150
»	15.716	10.250	0.0583	0.0570	1.151
»	15.776	10.332	0.0566	0.0555	1.152

Chemins de fer français

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1862	41.233	14.681	16.620	2.386	24.943
1863	39.874	13.673	13.160	2.514	22.863
1864	40.618	14.590	13.411	2.561	23.142
1865	43.387	15.550	13.348	2.552	25.072
1866	46.327	16.016	13.358	2.790	27.632
1867	46.935	15.380	14.122	2.835	27.846
1868	48.142	16.045	13.808	2.794	29.175
1869	47.106	15.605	14.308	2.821	27.791
1870	46.152	16.022	14.018	4.827	25.442
1871	58.140	17.695	17.159	7.355	30.968
1872	58.862	20.094	16.902	3.730	34.074
1873	62.869	21.009	17.854	3.895	37.188
1874	63.685	21.674	18.379	4.008	38.506
1875	65.420	22.617	18.768	4.219	39.739
1876	66.902	24.051	19.555	4.659	39.995
1877	65.298	24.081	19.067	4.524	39.389

ompagnie du Midi (ancien réseau)

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE voyageurs à 1 kilomètre	NOMBRE DE marchandises à 1 kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'un voyageur	RECETTE KILOMÉTRIQUE d'une tonne de marchandises	NOMBRE de kilomètres exploités
12.767	3.537	2.248	0.0557	0.0684	798
12.016	3.800	2.062	0.5670	0.0680	798
12.870	3.921	1.981	0.0632	0.0686	798
13.863	4.000	2.185	0.0618	0.0675	798
14.200	4.164	2.580	0.0614	0.0673	798
13.592	4.217	2.628	0.0575	0.0637	798
14.200	4.238	2.766	0.0583	0.0675	798
13.727	4.432	2.693	0.0583	0.0687	798
»	4.492	2.498	0.0474	0.0690	798
»	5.117	2.768	0.0452	0.0703	798
»	4.723	3.498	0.0631	0.0741	798
»	5.072	3.771	0.0605	0.0712	798
»	5.400	4.009	0.0607	0.0728	798
»	5.690	4.079	0 0598	0.0758	798
»	5.854	4.156	0.0608	0.0754	798
»	5.903	4.253	0.0607	0.0751	798

Chemins de fer de la Compagnie

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1871	33.236	12.310	11.291	3.840	16.522
1872	34.625	14.512	11.703	2.130	18.480
1873	36.973	15.381	12.471	2.188	20.084
1874	36.731	15.596	12.570	2.227	20.360
1875	36.320	15.624	12.162	2.273	20.405
1876	37.921	17.214	12.954	2.483	20.894
1877	36.029	16.640	12.284	2.375	20.067

du Midi (ancien et nouveau réseaux).

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE		RECETTE KILOMÉTRIQUE		NOMBRE de kilomètres exploités
	voyageurs à 1 kilomètre	marchandises à 1 kilomètre	d'un voyageur	d'une tonne de marchandises	
10.878	4.38	2.061	0.0486	0.0738	1.886
13.135	4.268	2.625	0.0581	0.0730	1.910
13.838	4.632	2.918	0.0583	0.0721	1.931
14.136	4.789	2.955	0.0594	0.0733	1.962
14.165	4.869	2.903	0.0592	0.0773	2.041
15.616	5.079	2.962	0.0600	0.0773	2.059
14.993	4.967	3.020	0.0606	0.0767	2.106

Chemins de fer

ANNÉES	RECETTE totale par kilomètre exploité	DÉPENSE totale par kilomètre	RECETTE KILOMÉTRIQUE		
			VOYAGEURS	MARCHANDISES	
				à grande vitesse	à petite vitesse
1860	45.450	13.897	15.521	4.731	25.197
1861	47.496	14.107	16.078	5.221	26.196
1862	44.000	14.383	14.936	4.966	24.098
1863	43.097	13.321	14.432	4.773	23.891
1864	43.162	13.233	14.057	4.722	24.383
1865	42.904	13.335	13.494	4.189	25.220
1866	46.347	14.542	13.205	4.409	28.731
1867	47.316	15.110	15.754	4.520	27.042
1868	42.174	13.963	12.909	4.058	25.206
1869	44.501	13.668	13.580	4.308	26.613
1870	43.596	21.897	»	»	»
1871	51.408	22.347	»	»	»
1872	48.414	15.973	13.349	4.367	30.697
1873	46.098	16.046	13.108	4.385	28.605
1874	45.447	15.220	13.229	4.722	27.494
1875	50.451	15.851	13.845	5.028	31.577
1876	51.928	16.612	14.393	5.135	32.400
1877	51.031	16.525	14.319	5.273	31.439

d'Orléans.

DÉPENSES — Combustible non compris	NOMBRE DE		RECETTE KILOMÉTRIQUE		NOMBRE de kilomètres exploités
	voyageurs à 1 kilomètre	marchandises à 1 kilomètre	d'un voyageur	d'une tonne de marchandises	
»	3.721	2.022	0.0564	0.0688	1.475
»	3.918	2.160	0.0560	0.0673	1.475
»	3.803	2.000	0.0567	0.0673	1.516
»	3.616	2.005	0.0569	0.0665	1.637
»	3.584	2.053	0.0569	0.0648	1.687
»	3.565	2.269	0.0557	0.0654	1.769
»	3.658	2.409	0.0564	0.0654	1.769
»	4.184	2.481	0.0537	0.0634	1.769
»	3.684	2.223	0.0556	0.0656	2.020
»	3.903	2.348	0.0559	0.0662	2.020
»	»	»	»	»	2.020
»	»	»	»	»	2.020
»	3.896	2.766	0.0537	0.0659	2.020
»	3.984	2.619	0.0530	0.0640	2.020
»	4.095	2.633	0.0529	0.0640	2.020
»	4.376	3.023	0.0526	0.0650	2.020
»	4.561	3.129	0.0528	0.0643	2.020
»	4.701	3.124	0.0533	0.0533	2.020

Ligne de Florence

ANNÉES	KILOMÈTRES en exploitation	PRODUIT et dépense pour chaque voyageur kilométrique		RAPPORT 0/0 de la dépense à la recette	GRANDE VITESSE produit et dépense pour chaque tonne kilométrique		RAPPORT 0/0 de la dépense à la recette
		produit brut	Dépenses		produit brut	dépense	
1851-52	96	0.04830	0.01372	28 0/0	0.73239	0.74703	102 0/0
1852-53	»	0.04897	0.01508	31 »	0.73750	0.73712	100 »
1853-54	»	0.04833	0.01343	28 »	0.83329	0.71077	85 »
1854-55	»	0.05192	0.01765	34 »	0.82956	0.73822	89 »
1855-56	»	0.05344	0.01549	29 »	0.90740	0.74406	82 »
1856-57	»	0.05721	0.01430	25 »	0.80093	0.52883	66 »
1857-58	»	0.05572	0.01281	23 »	0.67826	0.39119	58 »
1858-59	»	0.05549	0.01355	24 »	0.68333	0.40312	60 »
1859-60	»	0 05548	0.01470	27 »	0.67143	0.43429	65 »

à Livourne.

PETITE VITESSE produit et dépense pour chaque tonne kilométrique		RAPPORT 0/0 de la dépense à la recette	RÉSUMÉ			
produit brut	dépense		produit brut	dépenses	bénéfices nets	rapport 0/0 des dépenses à la recette
0.09626	0.06353	66 0/0	20.622	8.143	12.479	39 1/2 0/0
0.09119	0.07568	83 »	20.391	7.954	12.437	39 »
0.08419	0.05893	70 »	24.633	10.838	13.795	44 »
0.10256	0.08102	79 »	21.609	11.236	10.373	52 »
0.10185	0.06712	66 »	20.800	8.844	11.856	43 »
0.10012	0.06407	64 »	24.890	8.960	15.930	36 »
0.09465	0.05490	58 »	25.748	9.011	16.737	35 »
0.08432	0.04991	59 »	26.285	9.725	16.560	37 »
0.07821	0.04773	61 »	27.837	10.967	16.870	35 1/2 »

CHEMIN DE FER GUILLAUME (WILHELMSBAHN)

RÉSEAU DE LA HAUTE-SILÉSIE

Chemin de fer privé exploité par l'État.

ANNÉES	KILOMÈTRES	FONDS de réserve au 1er janvier	SOMME prévue pour l'année	DÉPENSES PENDANT L'ANNÉE		RESTE du Fonds de réserve au 31 décembre	DÉPENSES PAR KILOMÈTRE	
				pour le matériel fixe	pour le matériel roulant		réalisées	prévues
1870	185	465.198	550.623	350.790	199.331	555.702	2.487	2.976
1871	185	555.702	769.630	560.220	102.140	572.693	4.067	4.160
1872	185	572.693	938.395	625.672	302.850	582.832	5.019	5.072
1873	185	582.832	802.765	694.990	284.155	406.450	5.292	4.339
1874	185	406.450	700.057	1.014.728	41.037	50.647	5.706	3.784
1875	185	50.647	1.166.085	729.124	34.139	453.472	4.126	6.303
1876	185	453.472	1.100.422	437.530	146.810	969.555	3.158	5.949

CHEMIN DE FER DE BRUNSWICK (BRAUNSCHWEIGISCHE EISENBAHN)

CONFINS DU HANOVRE

Chemin de fer privé exploité par une Compagnie privée.

ANNÉES	KILOMÈTRES	FONDS de réserve au 1er janvier	SOMME prévue pour l'année	DÉPENSES PENDANT L'ANNÉE		RESTE du Fonds de réserve au 31 décembre	DÉPENSES PAR KILOMÈTRE	
				Pour le matériel fixe	Pour le matériel roulant		réalisées	prévues
1870	286	2.093.925	708.000	335.917	200.228	2.265.780	1.868	2.467
1871	302	2.265.780	810.580	387.375	1.427.805	1.261.180	6.010	2.684
1872	339	1.261.180	3.357.476	867.828	700.372	3.049.705	4.625	9.904
1873	345	3.049.705	165.045	1.114.050	172.435	1.929.015	3.707	478
1874	345	1.929.015	244.125	809.785	129.795	1.233.757	2.722	708
1875	345	1.233.757	174.631	650.730	19.459	738.200	1.942	506
1876	345	738.200	165.000	305.597	10.362	587.240	915	478

CHEMIN DE FER DE BERLIN A HAMBOURG

BERLIN-HAMBURGER EISENBAHN

Chemin de fer privé exploité par l'État

ANNÉES	KILOMÈTRES	FONDS de réserve au 1er janvier	SOMME prévue pour l'année	DÉPENSES PENDANT L'ANNÉE		RESTE du Fonds de réserve au 31 décembre	DÉPENSES PAR KILOMÈTRE	
				Pour le Matériel fixe	Pour le Matériel roulant		réalisées	prévues
1870	303	3.126.430	2.630.287	2.486.355	»	3.270.363	8 206	8.680
1871	303	3.270.363	6.422.682	7.474.497	»	2.218.548	24.668	21.197
1872	303	2.218.548	3.390.357	2.722.665	»	2.886.240	8.985	11.189
1873	299	2.886.240	3.473.745	3.462.911	»	2.897.073	11.581	11.617
1874	299	2.897.073	3.518.637	4.434.611	»	1.981.098	14.831	11.768
1875	442	1.981.097	2.352.695	2.358.609	»	1.975.184	5.336	5.322
1876	442	2.364.728	2.757.834	3.187.626	»	1.934.936	7.212	6.239

CHEMIN DE FER DE BRUNSWICK

CONFINS DU HANOVRE

Chemin de fer privé exploité par une Compagnie

ANNÉES	KILOMÈTRES	FONDS de réserve au 1er janvier	SOMME prévue pour l'année	DÉPENSES PENDANT L'ANNÉE		RESTE du Fonds de réserve au 31 décembre	DÉPENSES PAR KILOMÈTRE	
				pour le matériel fixe	pour le matériel roulant		réalisées	prévues
1870	286	1.112.673	1.387.500	568.297	246.213	1.685.662	2.847	4.851
1871	302	1.685.662	2.203.790	818.760	354.160	2.716.432	3.883	7.297
1872	339	2.716.432	2.250.310	3.151.698	666.382	1.148.662	11.262	6.638
1873	345	1.148.662	4.083.307	1.895.373	764.700	2.571.895	7.710	11.835
1874	345	2.478.145	1.356.535	1.132.038	491.692	2.210.950	4.706	3 932
1875	345	2.210.950	1.266.837	508.282	307.550	2.661.957	2.365	3.672
1876	345	2.661.957	1.377.042	688.922	224.869	3.125.209	2.648	3.991

CONVENTION DEPRETIS

Du 22 novembre 1877, appliquée aux réseaux italiens.

ANNÉES	DÉVELOPPEMENT KILOMÉTRIQUE	TOTAL du produit brut	REDEVANCE à payer l'État	PARTICIPATION de l'État au produit brut	CORRECTION POUR LE CHARBON		TOTAL de la somme due à l'État	SOMME due à la Compagnie	DÉPENSES effectives d'exploitation	BÉNÉFICE de la Compagnie	PERTE de la Compagnie
					à l'État	à la Compagnie					
1876	6960	148.513.202	45.000.000	»	6.564.317	»	48.564.317	99.948.885	92.693.323	7.255.562	»
1877	7414	148.794.158	45.000.000	»	4.166.236	»	49.166.236	99.627.922	94.291.812	5.336.410	»
1878	7212	147.074.976	45.000.000	»	5.882.999	»	50.882.999	96.191.977	93.761.382	3.430.595	»
1879	7255	154.599.157	45.000.000	1.930.806	6.183.886	»	53.114.612	101.482.545	94.819.449	6.663.096	»

MOYENNE ANNUELLE DES BLESSÉS ET MORTS DE 1873 A 1880

CAUSES des BLESSURES ou DE LA MORT	VOYAGEURS				AGENTS DE SERVICE						ÉTRANGERS A LA COMPAGNIE	
	BLESSÉS		MORTS		BLESSÉS			MORTS				
	Nombre total	Par million de voyageurs	Nombre total	Par million de voyageurs	Nombre total	Par 1,000 kilométr.	Par million de trains kilométr.	Nombre total	Par 1,000 kilomètr.	Par million de trains kilométr.	BLESSÉS	MORTS
CHEMINS DE FER DE LA HAUTE-ITALIE												
Accidents de chemins de fer. .	15.00	0.85	0.87	0.05	161.00	48.00	9.60	8.00	2.40	0.48	5.30	1.37
Par imprudence	6.00	0.34	0.75	0.04	182.00	54.00	10.90	21.80	6.50	1.30	29.20	23.60
Suicides.	0.37	0.02	0.37	0.02	»	»	»	1.25	0.37	0.75	5.10	28.10
CHEMINS DE FER ROMAINS												
Accidents de chemins de fer. . .	7.37	1.86	0.50	0.13	10.80	6.75	1.86	5.25	3.28	0.90	1.50	2.25
Par imprudence	6.37	1.60	1.87	0.47	17.60	11.00	3.03	6.50	4.06	1.11	1.87	5.00
Suicides.	0.13	0.03	0.13	0.03	»	»	»	0.25	0.56	0.04	0.12	2.37
CHEMINS DE FER MÉRIDIONAUX												
Accidents de chemins de fer. . .	6.80	1.52	0.50	0.12	13.80	8.60	2.60	2.12	1.32	0.41	1.87	0.87
Par imprudence	2.90	0.69	0.62	0.15	9.40	5.87	1.80	6.50	4.06	1.26	5.50	8.30
Suicides.	»	»	»	»	0.12	0.08	0.02	0.37	0.23	0.07	0.50	5.20

MOYENNE ANNUELLE DES LITIGES TRAITÉS DE 1871 A 1878

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER	NOMBRE DES PROCÈS pour les retards, avaries, pertes de marchandises, blessures ou morts des voyageurs, etc.	NOMBRE MOYEN DES VOYAGEURS TRANSPORTÉS		NOMBRE MOYEN DES TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES A PETITE VITESSE		PRODUIT BRUT	
		TOTAL	PAR KILOMÈTRE	TOTAL	PAR KILOMÈTRE	TOTAL	PAR KILOMÈTRE
Haute-Italie.	313	15.938.500	5.020	4.400.550	1.386	87.833.200	27.664
Romains	54	3.370.790	2.147	863.500	550	24.865.566	15.838
Méridionaux.	107	4.500.160	5.136	901.180	628	21.111.720	14.712

ITALIE

ANNEXE A

EXTRAITS

DES

PRINCIPALES DÉPOSITIONS

FAITES

DEVANT LA COMMISSION D'ENQUÊTE PARLEMENTAIRE

EN RÉPONSE

AU QUESTIONNAIRE

ANNEXE A

EXTRAITS
DES PRINCIPALES DÉPOSITIONS
EN RÉPONSE AU QUESTIONNAIRE

FAITES

Devant la Commission d'enquête parlementaire

PAR

MM. le Commandeur Peruzzi, député, ancien Ministre des Travaux publics, ancien directeur de chemins de fer.
Pareto, ingénieur, directeur d'usine.
Sacerdoti, publiciste, administrateur des chemins de fer Romains.
Borgnini, directeur général des chemins de fer Méridionaux.
Morandini, président du Conseil d'administration des chemins de fer de la Haute-Italie (exploitation faite par l'État).
Papa, publiciste, administrateur des chemins de fer Romains.
Corsi, avocat, sénateur.
Bruno, professeur d'économie politique à l'Université de Palerme.
Moretti, avocat, chef du Contentieux des chemins de fer Méridionaux.
Mari, vice-directeur des chemins de fer Romains.
Tatti, ingénieur.
Villa-Pernice, ingénieur.
Brambilla, administrateur des chemins de fer Romains.
Bellini, ingénieur.
Montalenti, capitaine d'état-major.
Gabelli, ingénieur, député.
Breda, président de la Société pour les entreprises et constructions publiques.
Carelli, ingénieur.
Martorelli, ingénieur, administrateur des chemins de fer de la Haute-Italie.
Lopresti, président de la Chambre de Commerce de Girgenti.
Guarnieri, avocat, conseiller municipal de Girgenti.
Albertini, président de la Chambre de Commerce d'Ancone.
Abbate, secrétaire de la Chambre de Commerce de Palerme.
D'Ancona, avocat, professeur d'économie politique appliquée à l'industrie.
De Torres, inspecteur principal du matériel de la Haute-Italie.

QUESTION N° 2 DU QUESTIONNAIRE.

Dans quelle mesure les capitaux étrangers ont-ils contribué à créer les réseaux et l'installation du service des chemins de fer italiens ?

DÉPOSITION DE M. LE *Commandeur* PERUZZI, *député, ancien Ministre des Travaux publics, ancien directeur de chemin de fer.*

Je crois que, sans le concours des capitaux étrangers, l'Italie n'aurait pu réaliser, dans un temps relativement aussi court, le développement remarquable de ses chemins de fer... (Suit l'historique de tous les chemins de fer italiens.)

QUESTION N° 7.

Si l'État avait adopté, dès l'année 1860, le système de construire et d'exploiter lui-même tous les chemins de fer, est-il présumable qu'on aurait obtenu les voies ferrées dans un temps plus court ou plus long, avec plus ou moins d'avantages pour ses finances ?

En ce qui concerne les chemins de fer Méridionaux, il est prouvé que la construction par l'État aurait coûté davantage ; je citerai un fait : Dans l'enquête industrielle de Naples, M. Cottrau affirma que l'État, dans les fournitures des ponts et du matériel, paya 25 0/0 de plus que la Compagnie des chemins de fer Méridionaux. Je crois donc que l'État aurait dépensé bien plus que ne l'a fait la Société méridionale, s'il avait construit lui-même toutes ces lignes.

QUESTION N° 9.

Influence exercée, sur les situations financières des Compagnies de chemins de fer, par les impôts et le cours forcé. Le reproche d'injustice adressé par quelques étrangers à notre gouvernement, par rapport aux capitaux étrangers employés dans les chemins de fer italiens, est-il fondé ?

Dans le parlement subalpin, contrairement à l'opinion du comte de Cavour, un certain nombre de députés étaient les adversaires de l'introduction des capitaux privés, et surtout des capitaux étrangers, dans les entreprises qui regardent le service public. Quand je fus nommé Ministre des Travaux publics, on

me demanda si, en principe, la lutte soutenue par le comte de Cavour était juste; je répondis que mon opinion était conforme à la sienne, attendu que, quand on n'a pas d'argent, il faut s'estimer heureux, lorsque ceux qui en possèdent veulent bien vous en offrir... (Suit l'exposé des traités avec MM. Talabot et Rothschild.)

QUESTION N° 48.

Combien y a-t-il de catégories de trains? Comment se dénomment-ils? A quelle vitesse correspond chaque catégorie? Entre quelles limites varie aujourd'hui la vitesse maxima de chacune des catégories des trains? Ne pourrait-on pas augmenter la vitesse, soit en supprimant, soit en abrégeant une partie du temps destiné au service?

Relativement aux trains directs, je crois que l'Italie est arrivée à la limite de la vitesse qui peut s'obtenir raisonnablement avec notre matériel. On ne peut en dire autant des arrêts qui sont souvent trop nombreux et trop longs; s'il m'est permis de faire connaître mon opinion, je dirai que cela doit être attribué aux influences qu'exercent les députés; car, il y a plusieurs de ces arrêts pour lesquels je saurais, avec un indicateur à la main, vous dire le nom du député qui l'a obtenu. Il n'est pas nécessaire de démontrer la fâcheuse influence que peut avoir une pareille tolérance sur l'exploitation des chemins de fer. Il n'est pas utile non plus d'ajouter que nos arrêts, dans les parcours des trains (toujours à cause des influences politiques que je viens de signaler), sont trop nombreux; ils ont le double inconvénient de négliger l'intérêt local pour satisfaire celui de quelques individus; une Compagnie affranchie de toute tutelle, de toute influence de l'État, animée par le soin unique de ses intérêts peut, seule, remédier, avec efficacité à ces inconvénients.

M. le Président. — *Vous avez signalé un fait que j'admets sans difficulté; mais, autrefois, lorsque les Compagnies étaient dans des conditions différentes, ne vous semble-t-il pas que cette négligence des intérêts du service local ait été la même?*

M. Peruzzi. — En cela comme en tant d'autres choses, nous nous sommes fait illusion; nous avons cru qu'un grand nombre de trains pouvait faire naître un mouvement commercial très

actif; au lieu d'avancer graduellement, nous avons fait tout le contraire en déployant, *a priori*, des forces absolument inutiles. A mon avis, on ne doit créer des trains qu'autant qu'on est à peu près certain qu'ils seront rémunérateurs. En Hongrie, j'ai vu des lignes où l'on fait un train par semaine, lorsqu'il y a marché, tandis qu'avant on en faisait deux par jour; mais, aujourd'hui ce train fait recette, alors qu'autrefois il ne rapportait rien.

Pour l'exploitation des chemins de fer, il ne serait pas mauvais d'adopter la méthode expérimentale.

M. le Président. — *Ne croyez-vous pas que les Compagnies subventionnées sont indifférentes à l'augmentation du nombre des trains, puisque l'État leur garantit un minimum de revenu kilométrique?*

M. Peruzzi. — Malheureusement, en Italie, les espérances ont duré trop peu de temps; je ne suis pas partisan du système des subventions parce que, directeur pendant huit ans d'un chemin de fer non subventionné, j'ai déployé une énergie, qui me fit défaut quand le Gouvernement m'imposa sa garantie. J'ai résisté à toutes les sollicitations, à toutes les pressions possibles. Je n'accordais des réductions ou des billets gratuits à qui que ce fût, et les choses marchaient bien; il n'y a que l'intérêt vrai et réel qui se traduit par des revenus pour les actionnaires, et quand ils reçoivent un dividende moindre, ils remontent à la source de cette diminution.

QUESTION N° 108.

Quels furent les règlements, l'importance et les résultats des chemins de fer piémontais exploités par l'État?

Lorsque je fus nommé Ministre des Travaux publics, je ne connaissais pas encore le commandeur Bona, mais je fus bientôt convaincu qu'il exploitait le chemin de fer de l'État, avec plus de liberté que je n'en avais pour diriger les chemins de fer Livournais.

Quant à l'observation des règlements, le commandeur Bona laissait beaucoup à désirer; mais cela ne nuisait point à la parfaite honorabilité de cet excellent administrateur.

QUESTION N° 147.

Existe-t-il des raisons pour déterminer un changement dans le régime des chemins de fer italiens, et pour abandonner l'exploitation par les Compagnies, afin d'adopter l'exploitation par l'État?

J'éprouve le plus vif désir de sortir d'une situation fausse, qui dure déjà depuis trop longtemps !

Je m'étonne même que les affaires n'aient pas été plus mal encore; les Compagnies sachant qu'elles vont mourir, n'ont aucun intérêt à augmenter leur trafic.

Dans l'état anormal où se trouve l'exploitation, on ne peut pas nier que la régularité soit suffisante et la sûreté absolue. Sur les chemins de fer Romains, par exemple, la régularité de la marche des trains est parfaite. Il n'en est pas ainsi sur les chemins de fer de la Haute-Italie (État), où la construction de certaines lignes de la Ligurie n'offre pas la sécurité nécessaire pour marcher à la vitesse imposée par le règlement.

QUESTION N° 148.

Quels seraient les avantages ou les inconvénients de l'exploitation par l'État, pour le commerce et les voyageurs? Quel danger en résulterait-il pour les finances de l'État?

La pratique que j'ai des chemins de fer, me permet de donner quelques explications : une des raisons principales invoquées pour confier l'exploitation des chemins de fer à l'État, c'est l'intérêt public ; je nie que pour sauvegarder cet intérêt, l'exploitation par l'État soit nécessaire.

Dans l'exploitation des chemins de fer, le but à atteindre consiste à donner satisfaction aux intérêts commerciaux et industriels ; or, si l'État prend en main l'exploitation des chemins de fer, je crois qu'il sera surtout préoccupé de favoriser le transport des voyageurs, sans tenir compte des éléments que je viens d'indiquer, et cela, au grand détriment des industries, des commerçants et des contribuables. Je maintiens, au contraire, que si l'exploitation était aux mains des Compagnies, on pourrait sauvegarder les intérêts des voyageurs, et donner, en même

temps satisfaction à ceux des industriels et des commerçants. C'est une situation très périlleuse, pour un Gouvernement, que d'avoir action sur tous les pouvoirs publics et d'être subordonné au Parlement ; c'est-à-dire, dans la condition d'avoir besoin d'une majorité dans la Chambre ; je ne prétends pas exagérer l'importance des employés dans les élections, mais il n'en est pas de même, en ce qui a trait aux intérêts particuliers, des influences locales qui réagiraient sur l'Administration et apporteraient une grande perturbation dans sa marche au point de vue politique et économique. J'ajoute que, même avec les Compagnies, l'État exerce sur elles une certaine influence, quand elles sont forcées d'avoir recours à lui. Je crois que, dans un pays comme le nôtre, il est nécessaire de voir coexister une grande force de résistance d'un côté et la concurrence de l'autre. En somme, l'*ultima ratio* d'une grande administration de chemins de fer doit être l'*augmentation* du trafic et la *diminution* des dépenses. Admettons, pour un instant, qu'un ministère ayant la majorité dans la Chambre, cédant à une certaine pression, ait modifié les tarifs de transports, il ne tombera pas pour cela ; mais si, par contre, une Compagnie agissait de même, les actionnaires auraient soin de se faire rendre compte des faits, par les administrateurs, et pourraient exiger qu'ils restassent étrangers aux fluctuations politiques. Cela est si vrai, que je n'ai jamais entendu dire que les honorables MM. Borgnini, Bona, Bertini (directeurs de chemins de fer), fussent des hommes politiques. Un mot encore : les Compagnies sont surveillées ; mais, qui surveillera le Gouvernement? Le Parlement, dit-on. Si déjà, dans les assemblées générales, les actionnaires n'attachent pas une grande importance aux questions de détail, que peut-on espérer de l'attention qu'y pourrait donner le Parlement? J'estime donc que le Gouvernement est moins à l'abri des causes perturbatrices que nous avons signalées, que ne le seront jamais les Compagnies.

Je vais examiner, sommairement, les causes de perturbation, en ce qui concerne les impôts. Je ne me rends pas compte de l'opinion de la grande partie des Italiens, touchant la possibilité que le Gouvernement aurait d'abaisser sensiblement le prix des tarifs actuels. Je sais que quelques Compagnies ont proposé de les diminuer ; le Gouvernement, non seulement leur a refusé son autorisation, mais il a édicté des impôts qui sont une véritable

augmentation des tarifs. Je citerai même certaines Compagnies de chemins de fer qui ont abaissé leurs tarifs de transport, quand les céréales ont atteint un prix élevé. La situation critique des finances du pays n'a pas permis au Gouvernement de supprimer, pour cette année, la taxe sur l'importation des céréales ; et, pour le même motif, il n'aurait pas abaissé le tarif, s'il avait exploité les chemins de fer. En Sicile, tout le monde espère une diminution de tarif sur les soufres ; mais, pourquoi ceux qui demandent au Gouvernement une diminution de tarif, ne lui demandent-ils pas, en attendant, qu'il supprime les droits d'exportation qui pèsent sur ce produit, afin de conjurer ainsi une crise fatale, dans une branche aussi importante de l'industrie nationale ? Je pourrais citer d'autres cas ; mais je me bornerai à dire qu'il n'y a pas un économiste au monde qui puisse affirmer qu'une diminution de tarifs aura pour résultat des avantages certains, tels que l'augmentation du trafic et l'amélioration des conditions économiques du pays.

Laissant de côté cette question des tarifs, il me semble que, si le système de l'exploitation par l'État venait à être adopté, la situation des finances, qui est déjà précaire, le deviendrait encore davantage, exposée comme elle le serait, par l'exploitation d'un vaste réseau, à des fluctuations considérables d'une année à l'autre, dans les recettes et dans les dépenses.

Je dirai également que, jusqu'à présent, le Gouvernement n'a montré aucune sollicitude pour l'industrie, ainsi que les partisans de l'exploitation par l'État le prétendent ; j'entends le prouver par le fait suivant : En 1870, lorsque le territoire Pontifical fut annexé à l'Italie, les tarifs spéciaux pour 101, 201 kilomètres et au delà, furent immédiatement appliqués sur les chemins de fer de ce pays, sans interruption pour Rome et Naples. Il en fut de même pour les autres lignes.

Le Gouvernement fit des procès aux chemins de fer Romains, qui furent obligés de rétablir l'ancien tarif du territoire Pontifical. De la sorte, il a été possible de voir, pendant dix ans, la résurrection de la souveraineté du Pape.

Cette malencontreuse dissension a eu une très fâcheuse influence sur le trafic entre Florence, Rome et Naples, et spécialement entre Florence et Rome ; surtout lorsque, à cette époque, on faisait, dans cette dernière ville, des travaux considérables ; et

par suite de l'application des tarifs, beaucoup de fournisseurs ne purent continuer leur travaux. Le Gouvernement aurait pu facilement éviter cette perte aux entrepreneurs, tout en faisant des réserves, pour ne point préjuger ses procès avec la Compagnie. Il ne l'a pas fait, malgré les réclamations portées devant la Chambre ; ce fait démontre quelle sera la sollicitude de l'État, pour les intérêts de l'industrie et du commerce, s'il est chargé de l'exploitation des chemins de fer. — Les illusions de ceux qui attendent tout du Gouvernement, ne devraient-elles pas être dissipées, après le récit des faits qui précèdent ?

J'ai promis aussi de parler de la question industrielle de l'exploitation des chemins de fer, en ce qui touche le service public.

On dit que la question industrielle, dans l'exploitation des chemins de fer, est presque nulle, comme elle l'est dans les postes et télégraphes ; c'est le contraire qui me semble être la vérité.

Qu'est-ce, en effet, qu'un exploitant de chemins de fer ?

C'est à la fois un pourvoyeur de matières premières et un voiturier sur une très vaste échelle. Cette double condition, pour être convenablement remplie, exige une grande liberté d'action afin de pouvoir agir en temps utile. Or, le Gouvernement peut-il profiter de toutes les occasions qui se présentent, comme peut le faire une administration privée, libre dans ses mouvements et n'ayant d'autre objectif que de réussir à administrer en faisant le plus de recettes et le moins de dépenses possibles ? Je ne le crois pas.

Dans la question des approvisionnements, surtout, il n'est pas possible de comparer les conditions offertes par une Compagnie, à celles qu'impose le Gouvernement.

Les administrateurs d'une Compagnie sont libres de faire des achats, quand le moment leur semble opportun ; il n'en est pas de même de l'État, qui, par certaines considérations, est obligé de donner à ses employés l'ordre d'acheter les mêmes matières, plus tard, et souvent à des prix supérieurs à ceux qu'il aurait pu payer, en choisissant son moment.

Le charbon de terre, à la veille de la guerre de Crimée, de 70 à 80 francs qu'il coûtait avant, revint à 180 francs la tonne. Alors, l'administration que je dirigeais avec des hommes ayant une longue pratique des affaires commerciales, fut avisée de la hausse, et fit de suite une très grande provision de

charbon. Il n'aurait pas été possible au Gouvernement, malgré tout son bon vouloir, d'arriver au même résultat. Il ne peut suivre, d'aussi près, le mouvement commercial et industriel, que peuvent le faire les hommes pratiques, vieillis dans l'industrie et le commerce.

M. le Président. — *Jusqu'à présent, vous nous avez, avec beaucoup de précision, fait ressortir les mauvais côtés de l'exploitation par l'État; Voudriez-vous maintenant nous montrer, comme on dit, le revers de la médaille, et nous dire comment il se fait qu'en Europe il y ait une tendance aussi prononcée vers l'exploitation par l'État. Comment expliquer qu'en Belgique, deux partis politiques ont fusionné pour arriver au rachat et à l'exploitation des chemins de fer? Peut-être la crainte de toutes ces difficultés pratiques signalées, a-t-elle dû être écartée devant des considérations d'un ordre plus élevé?*

M. Peruzzi. — Des grands principes proclamés par la révolution de 89, le plus puissant sur les esprits, c'est celui de l'égalité. Il existe, il faut en convenir, une tendance à sacrifier même la liberté à l'égalité, à augmenter l'ingérence du Gouvernement dans l'administration des chemins de fer. Pour l'Allemagne, l'explication est facile, il s'agissait de la conception unitaire qui a présidé à tous les actes de la politique du grand chancelier, et à cette conception, devaient nécessairement céder toutes les résistances que pouvaient leur opposer les Sociétés de chemins de fer, principalement celles des États plus hostiles à l'unité. Quant à la Belgique, je ne réussis point à m'expliquer l'attitude du parti catholique, et j'ignore la cause de son changement d'opinion en faveur de l'exploitation par l'État. Il est vrai, néanmoins, que le parti libéral belge a toujours soutenu, dans son programme, que l'État devrait exploiter des chemins de fer construits par lui, depuis environ un demi-siècle, et dans des circonstances tout à fait spéciales.

Je ne prétends pas, du reste, d'une manière absolue, que l'exploitation par l'État soit mauvaise et que, par contre, celle des Compagnies soit bonne; c'est une question d'hommes plus ou moins capables et justifiant la grande confiance inspirée par leurs capacités. Il peut se faire également que la situation politique et financière du pays soit telle qu'il n'y ait rien à craindre de ce

côté, et que, par conséquent, il n'y ait rien à redouter des dangers auxquels j'ai fait allusion.

Je souhaite à mon pays qu'il puisse adopter l'exploitation privée.

M. le Président. — *Vous avez dit qu'en Italie, on demande le concours des capitaux, mais qu'on fait la guerre aux capitalistes ; croyez-vous que cette situation soit de nature à provoquer la création d'un grand nombre de Sociétés de chemins de fer ?*

M. Peruzzi. — Si les hommes d'État qui ont fait les conventions de 1874 à 1876 avaient opposé à cette fâcheuse tendance une résistance, comme c'était leur devoir de le faire, j'estime que les choses se seraient passées autrement.

Aujourd'hui, la situation s'est aggravée, mais je ne crois pas qu'il faille désespérer avant que l'exploitation par l'État soit décidée. Si cette enquête arrive, comme je l'espère, à démontrer par ses résultats l'utilité de l'exploitation privée, j'ai la confiance qu'on pourra détruire beaucoup de préjugés et rendre au pays un grand service.

En général, je suis favorable aux grandes Compagnies, et je résoudrais le problème en répartissant les réseaux italiens en un certain nombre de Compagnies concessionnaires.

QUESTION N° 151.

Sans s'écarter du système de l'exploitation privée, quel est le meilleur moyen de la réglementer ?

J'avoue que je suis peu favorable aux Compagnies fermières de l'exploitation de chemins de fer qui restent propriétés de l'Etat, à cause des complications que fait naître une question à laquelle je n'ose répondre, c'est-à-dire : quelle serait la base à adopter pour distinguer exactement les dépenses d'entretien ordinaire des dépenses d'exploitation ? Je crois qu'il est très difficile de faire la répartition de ces dépenses.

QUESTION N° 152.

A qui donner la préférence? aux grandes ou aux petites Compagnies pour l'exploitation des chemins de fer en Italie?

La défiance systématique contre les grandes Compagnies n'est ni juste ni honnête ; elle peut passer pour un indice d'abaissement moral et nuire grandement aux intérêts économiques du pays.

QUESTION N° 153.

Quel serait le meilleur groupement à faire des lignes italiennes ?

Revenant à la constitution des petites Compagnies, ce qui, dans les conditions présentes, est, à mon sens, la meilleure solution, je rappellerai que le *Clearing system* adopté spontanément par quarante-cinq compagnies de chemins de fer pour le service commun, qui, lors de l'enquête comprenait cent Compagnies, a produit d'excellents résultats.

Pourquoi ne pourrait-on pas en faire autant en Italie, pour six ou sept Compagnies, par exemple ?

Je conclus, que s'il doit y avoir aide du Gouvernement, comme cela est nécessaire aujourd'hui en Italie ; mon idéal serait la mise en pratique du système suivi dans les concessions faites par Napoléon III ; c'est-à-dire ne jamais concéder d'autres lignes que celles devant donner un trafic rémunérateur, de manière qu'en ajoutant aux dépenses d'exploitation celles d'intérêt du capital engagé, on ait un chiffre qui puisse être facilement dépassé par le rendement de l'exploitation. Cela m'a paru le meilleur système et le plus simple ; je crois qu'il est possible et avantageux de l'appliquer en Italie, avec les conditions actuelles de notre budget.

M. le Président. — Je remercie au nom de la Commission l'honorable député Peruzzi, de sa très importante déposition.

QUESTION N° 95.

Croit-on qu'il y ait des raisons économiques, politiques et fiscales, de nature à enlever au Gouvernement le droit de déterminer les tarifs ?

DÉPOSITION de M. Pareto, *ingénieur, directeur d'usine.*

Je suis très étonné d'avoir entendu dire, par quelques négociants, que si le Gouvernement exploitait les chemins de fer, on obtiendrait de meilleurs résultats pour les intérêts généraux. Ils oublient les faits de tous les jours, et plus encore la situation des finances de l'État. Il est étrange qu'on veuille donner au Gouvernement toute liberté de fixer les tarifs, après les résultats qui ont été obtenus. Il devrait plutôt avoir une action prépondérante sur la fixation des limites maxima et minima, afin de ne pas permettre

le développement d'une concurrence artificielle dans les transports. Il est certain que le Gouvernement sacrifierait les intérêts généraux du commerce à ceux des particuliers ; comme dans le cas des arrêts de trains imposés par les députés, ainsi que le faisait éloquemment remarquer l'honorable M. Peruzzi.

QUESTION N° 115.

Quel est le jugement que l'on porte sur la nouvelle administration, sur ses prévisions, sur les ventes de matériel, sur l'imputation des dépenses d'exploitation et de construction, sur le contrôle des entrées et des sorties, et sur la marche du service?

Dans les administrations de l'État, la lenteur des opérations est en quelque sorte une *question de principe*. La Haute-Italie (chemins de fer de l'État) donne sous ce rapport des résultats *stupéfiants*. Dans les adjudications du vieux matériel, tous les chemins de fer, moins celui de la Haute-Italie, répondent aux soumissions par lettre, dans l'espace de huit ou dix jours. C'est tout au plus si le chemin de fer de la Haute-Italie fait connaître aux intéressés, *après deux mois*, que tels lots leur ont été adjugés. Cette lenteur m'a permis de faire quelques spéculations sur les petits producteurs qui se fiaient sur une prompte réponse de l'Administration, et à qui j'ai vendu mes produits 5 ou 6 francs plus cher que ceux qu'ils avaient achetés au chemin de fer de la Haute-Italie.

La question de temps est tout, dans ces affaires, et le Gouvernement ne veut pas le comprendre. A la dernière adjudication, celle du 29 novembre, une maison de Saint-Pier d'Arena a offert 120 francs pour les rails ; elle en est restée adjudicataire et les attend encore. Deux jours après l'adjudication, la même maison s'est trouvée dans la nécessité d'acheter des rails, et a dû les payer 128 francs sur quai, à Saint-Pier d'Arena. Or, je me demande si, en bonne logique, cette maison ne les aurait pas achetés à 128 francs au Gouvernement, si elle avait été assurée qu'on les lui livrerait de suite. Les gros négociants ne se plaignent pas de cet état de choses ; mais les petits, qu'on a cru favoriser, n'ont certainement pas à s'en louer.

QUESTION N° 148.

Quels seraient les avantages ou les inconvénients de l'exploitation par l'État, pour le commerce et pour les voyageurs? Quels dangers en résulterait-il pour les finances de l'État?

Pour tous les motifs que j'ai eu l'honneur d'exposer devant la Commission, je serai très favorable à l'exploitation privée, et non à l'exploitation par l'État.

Quelques industriels croient fermement que l'État peut exploiter avec avantage les chemins de fer ; mais, d'après ce qui précède, cette confiance n'est pas justifiée. Il suffit de remarquer ce qui arrive, depuis quelque temps, dans les chemins de fer de la Haute-Italie (État) pour juger la valeur de l'ingérence de l'État dans les chemins de fer. On convient que les chemins de fer de la Haute-Italie, n'ont pas donné de bons résultats, et on ajoute que ce n'est pas une exploitation définitive. Ce serait un motif sérieux sans doute, mais nous avons droit d'exiger qu'on nous fournisse des preuves. Quand on a confié l'exploitation à l'État, s'il l'avait conduite d'une façon digne d'éloges, il aurait eu raison, mais jusqu'à preuve du contraire, nous avons le droit de douter qu'il puisse y arriver dans l'avenir. Les partisans de l'exploitation par l'État, diront que c'est un mal inhérent à l'Italie, et que dans certains États d'Europe il n'en est point ainsi. Je réponds que cet affirmation n'est pas conforme à la vérité.

En Belgique, pays qu'on nous donne toujours comme modèle de l'exploitation par l'État, on a pu constater le fait suivant : Il y a peu de temps, l'État belge refusa une offre de rails d'acier à 129 francs, parce qu'il supposa une coalition des intéressés. Quelque temps après, arriva une hausse dans les fers, hausse prévue par les négociants, mais à laquelle l'État belge n'avait même pas songé ; peu après, il put vendre ses vieux rails en fer, au prix de 111 francs, et on lui offrit des rails d'acier à 129 francs. Ainsi, avec une simple dépense de 18 francs par tonne, il pouvait changer ses vieux rails en fer contre des rails neufs en acier, et il refusa encore. Or, à la dernière adjudication, le prix des rails d'acier s'est élevé à 179 francs ; et cette *inexpérience commerciale* de l'État a coûté plusieurs millions aux contribuables belges.

Ce fait, bien qu'arrivé dans un autre pays, prouve l'inaptitude de l'État à exploiter les chemins de fer.

On accuse généralement les Compagnies de n'avoir pour unique objectif que de grosses recettes, et de négliger les intérêts du public. Il est étrange alors que l'État, lorsqu'il a pris en main l'exploitation du chemin de fer de la Haute-Italie, se soit préoccupé justement des recettes, plus que ne le ferait aucune Société privée, et de façon même à compromettre la vie des voyageurs, en laissant ses lignes dans un état déplorable. Faire de bonnes recettes est chose facile, lorsqu'on ne fait pas les dépenses d'entretien. On ne calcule pas que, plus tard, il ne s'agira plus des réparations, mais qu'il faudra renouveler les voies et le matériel ; voilà les fruits de l'administration de l'État et de ses lenteurs bureaucratiques devenues désormais proverbiales. Qu'il me soit permis de déplorer incidemment la manie des emplois, qui se trahit avec tant de violence dans notre pays.

Cependant, les ateliers manquent d'ouvriers experts dans la direction des travaux, et c'est en vain que nous cherchons à en recruter.

Il serait bien plus profitable aux intérêts de l'Italie que nous eussions, comme en France, une jeunesse intelligente et active, capable de prendre la direction d'une usine, et de rivaliser avec l'étranger. Cette manie des emplois (*impiegomanie*) a une fâcheuse influence sur la politique du pays ; car les employés de tous grades laissent croire volontiers à leur crédit, ce qui se traduit ensuite par des votes électoraux. L'ardeur qu'on met à poursuivre l'obtention des emplois prouve surabondamment la tendance générale qui se produit en faveur de l'exploitation des voies ferrées par l'État. Il est évident que les chemins de fer, aussi bien que les autres entreprises, nécessitent l'emploi de capitaux énormes ; par conséquent, pour faire face aux exigences du service, l'État sera contraint de grever d'impôts les contribuables.

On a la preuve du peu de souci que l'État a montré pour les intérêts du commerce, par ce fait que la ligne de Livourne-Pise n'a pas encore été mise en service commun ; on le demande, et pourtant l'État ne la concède pas.

Je donnerai quelques renseignements sur le mode d'organisation

des Compagnies privées, dans le cas où cette forme d'exploitation viendrait à prévaloir, et, avant tout, je dirai qu'il est nécessaire que l'État, dans ses rapports avec elles, abandonne toute idée de soulever des litiges. Je me souviens que lorsque la Compagnie du chemin de fer de la Haute-Italie prit fin, le nombre des procès qu'elle avait avec le Gouvernement était considérable.

. . . .

Le Gouvernement prétend être infaillible, et veut établir tout, jusqu'à la dimension d'un clou ! J'ai noté que, dans tous les projets de lois sur les chemins de fer, présentés au Parlement, il y a un cahier des charges qui parle invariablement des rails de fer. Je voudrais savoir la raison de cette disposition, quand, depuis longtemps, on sait que dans la fabrication des rails on a substitué l'acier au fer? Je prévois qu'avec le système suivi par le Gouvernement, l'industrie n'aura pas la possibilité de se développer, et qu'on en arrivera à n'avoir qu'un seul type de wagons, de rails, de machines, et qu'ainsi, la marche du progrès sera complètement arrêtée. Je sais qu'en Belgique aussi, l'industrie se plaint que l'État est réfractaire à l'introduction des perfectionnements nécessaires. En effet, pendant que dans quelques pays, au vieux système des ponts de fer, s'est substitué celui des ponts en acier, le Gouvernement belge refusa même d'en faire l'essai ! Tandis que, dans la Hollande sa voisine, le nouveau système a été adopté et donne de bons résultats.

M. le Président. — *Vous dites que le Gouvernement n'a pas su trouver le moyen de faire des marchés, mais vous ne dites pas si des Compagnies ont su en faire ?*

M. l'Ingénieur Pareto. — Il y a quelque temps, je m'adressais aux chemins de fer de la Haute-Italie et je fis cette proposition : « Je suis disposé à vous payer les vieux rails un prix supérieur de 10 0/0 à celui que vous avez obtenu à la dernière adjudication et à celui que vous obtiendrez à la prochaine, de manière que mon prix soit toujours absolument supérieur. »

Je trouvai un haut fonctionnaire favorable à ma proposition,

mais il me fut répondu que mon offre n'était pas prise en considération parce qu'elle était contraire aux règlements !

DÉPOSITION DE M. SACERDOTI, *administrateur des chemins de fer Romains.*

Dans une brochure émanant du Ministère des Travaux publics, je lis page 16 : « Le Parlement et le Gouvernement ont été épouvantés des conséquences qu'aurait la faillite d'une Compagnie, pour laquelle le Gouvernement a fait tant de sacrifices. »

C'est là une vérité de convention, à laquelle on peut parfaitement répondre, en citant des chiffres dans les mêmes documents du Gouvernement.

Pour éviter une appréciation inexacte sur la charge des subventions, il faut remarquer, qu'outre le bénéfice indirect, provenant du développement de la richesse publique du pays, les charges du Trésor sont sensiblement allégées par les impôts qui frappent les transports sur les chemins de fer, par les taxes, à la charge de la Compagnie, et par les économies obtenues par le Gouvernement sur ses transports.

En effet, prenant pour base les chiffres de 1867, qui fixent à 53 millions la garantie d'intérêt et de subvention kilométrique pour la Compagnie, et en additionnant pour cette même année:

1° L'impôt du décime sur les transports à grande vitesse, non compris ceux du Gouvernement............. Fr.	3.800.000
2° Les taxes de timbre sur les transports à grande et petite vitesse.........................	836.000
3° L'impôt sur le revenu payé par la Compagnie.....................................	5.500.000
4° Les autres contributions à charge de la Compagnie pour taxes diverses.................	200.000
5° L'économie que le Gouvernement fait dans ses transports par chemin de fer................	5.000.000
6° L'économie qu'obtient le Gouvernement sur le service postal.............................	2.224.000
On arrive au chiffre de................. Fr.	17.560.000

Par conséquent, la subvention de 53 millions se réduit à 36 millions. Ces chiffres sont une réponse éloquente à ceux qui

croient qu'avec l'exploitation par l'État on peut espérer une diminution de tarifs.....

En résumé, s'il m'était permis de donner à mon opinion une forme toute particulière, j'ajouterais que l'exploitation par l'État aurait un jour pour résultat de nous donner un Gouvernement constitutionnel et parlementaire, *sur la scène*, et un Gouvernement *absolu* dans les *coulisses*, tant est grande l'importance que peut acquérir le Gouvernement, lorsqu'il aura l'exploitation des chemins de fer entre les mains, grâce aux faveurs de toute sorte, telles que billets de parcours gratuits, arrêts, changements de la marche des trains, et une foule d'autres que nous pourrions citer, qui échappent à tout contrôle.

QUESTION N° 149.

Quels avantages l'État peut-il retirer ou quels dangers peut-il craindre de la puissance des grandes Compagnies ?

M. Sacerdoti. — Je crois que vingt années d'expérience démontrent clairement que les Compagnies de chemins de fer qui exploitent, ne se sont jamais occupées de politique, et qu'elles ont toujours exclusivement cherché à mettre leur propre intérêt d'accord avec celui du public. Aujourd'hui, frapper d'ostracisme l'industrie privée, dans cette branche si spéciale de l'économie publique, alors que des États, comme la France et l'Angleterre lui ont toujours laissé l'exploitation des chemins de fer, serait n'avoir aucun souci d'un élément conservateur d'ordre social, et peut-être un jour, plus prochain qu'on ne le pense, on pourrait en ressentir les funestes conséquences.

C'est un problème d'économie politique que d'arriver à la plus grande mobilisation possible des capitaux. C'est dans ce système qu'on peut trouver les meilleures garanties de la conservation sociale.

M. le Président. — *Vous croyez, il me semble, que le service fait par l'État, fût-il même bien organisé, serait bientôt modifié par suite des tendances centralisatrices du Gouvernement ?*

M. *le Député* La Porta, *membre de la Commission.*—*Croyez-vous que, sous le régime représentatif, un service de chemins de fer puisse être bien organisé ?*

M. Sacerdoti, *administrateur des chemins de fer Romains.* — Poser la question, c'est la résoudre.

Ce serait difficile, presque impossible, tant sont grandes les exigences politiques auxquelles le Gouvernement est soumis.

M. le Président. — *Puisque la question est posée, il me semble préférable de la développer : « Tant seraient grandes les exigences politiques », avez-vous dit. Qu'entendez-vous par* exigences politiques?

M. Sacerdoti. — Les exigences politiques sont les exigences des deux partis du Parlement; tout ce qui passe inaperçu du public et qui échappe à la critique de la presse. Les faits, l'expérience et les études spéciales prouvent que les formalités bureaucratiques imposées par l'État sont incompatibles avec une organisation de chemins de fer rendant les services qu'on est en droit d'en attendre. *Je déplore la tendance à tout changer et à tout modifier, et je voudrais qu'en cela nous suivissions l'exemple de la France, où l'administration des chemins de fer est restée saine et sauve, non seulement devant les changements de ministères, mais aussi devant les changements de gouvernements.*

. . . .

La création d'un ministère des chemins de fer ne ferait qu'accroître la confusion.

Partisan convaincu de l'industrie privée, je ne crois pas errer, en suivant cette voie, lorsque je constate ce qui se passe en Angleterre et en France. Dans une publication que je prends la liberté de recommander à la Commission, intitulée : *les Limites de l'État*, par M. Laboulaye, la périodicité des révolutions en France, ayant un caractère économique, s'y trouve admirablement exposée.

QUESTION N° 154.

Est-il nécessaire qu'une Compagnie exploitante soit propriétaire de la ligne exploitée ?

Dans ma conviction, le système des sociétés concessionnaires était le plus logique, le plus rationnel et le plus désirable pour l'Italie, à condition que le Gouvernement ne retirât pas de ses subventions, comme il l'a fait, un bénéfice de 66 0/0, et ne publiât pas, comme résultats de 1865 à 1875, qu'il avait *donné 480 millions de subventions,* tandis qu'il n'en a donné réellement que *160 à peine.*

. . . .

Je sais que M. de Freycinet, à la Chambre française, après avoir racheté les lignes des Charentes, que l'on peut comparer aux chemins de fer Romains en 1873, a déclaré qu'il avait l'intention de les confier à l'industrie privée.

Je soumettrai quelques observations. Il est vrai qu'en Allemagne le mouvement a été plus accentué, mais si j'en considère l'origine, je me demande si c'est vraiment une manifestation du pays? Non ! cela émane du pouvoir exécutif. Comme conclusion, je ne me dissimule pas que le meilleur système, sous tous les rapports, est celui des Compagnies concessionnaires, mais, puisqu'on le repousse, propagateur de l'exploitation privée des chemins de fer, des deux inconvénients, je pense qu'il faut choisir le moindre, en confiant l'exploitation à l'industrie privée. La question des chemins de fer a fait sombrer un parti qui était presque arrivé au port; cela me prouve la gravité de la question.

. . . .

Au point de vue des intérêts de l'industrie privée, voici l'effet que produirait l'exploitation par l'État :

L'Administration publique, exposée aux assauts quotidiens des employés et des solliciteurs, aux exigences électorales et à leur influence inévitable, — l'exploitation par l'État convertie par la force des choses en exploitation politique ; — tendances à accéder aux caprices du public; — le Gouvernement, directement responsable des avaries, des vols, des accidents et même des imprudences

commises par les voyageurs, parce qu'elles sont discutables ; — altération sensible dans les rapports d'indépendance du Parlement à l'égard du Pouvoir exécutif, par suite de faveurs et de facilités de toutes sortes dont il est impossible de contrôler les causes.

M. le Président. — *Ce sont là des assertions graves et que nous n'avions pas prévues. Nous n'avons aucune autre question à vous adresser.*

M. Sacerdoti. — Je demande à ajouter quelques mots :

Depuis très peu de temps, deux ouvrages ont été publiés en France. Dans l'un, on fait l'apologie de l'exploitation par l'État ; dans l'autre, celle de l'exploitation privée. Le premier n'a pas de nom d'auteur; le second est signé : Jacqmin. Je crois que tout lecteur impartial trouvera des allégations très sérieuses, bien plus dans ce dernier ouvrage que dans celui de l'auteur anonyme.

M. le Président. — *Si cela peut vous être agréable, Monsieur, je puis vous dire que vous êtes dans le vrai.*

Je vous remercie au nom de la Commission.

QUESTION N° 108.

Quels furent les règlements, l'importance et les résultats des chemins de fer piémontais exploités par l'État ?

DÉPOSITION de M. Borgnini.

M. Ranco, membre de la Commission. — *En votre qualité d'ancien fonctionnaire de l'exploitation par le Gouvernement piémontais, voudriez-vous nous dire quelque chose sur la question 108 ?*

M. Borgnini. — Dans le livre que j'ai offert à la Commission, j'ai traité, à propos de la question 108, de l'organisation du service sur les anciens chemins de fer Piémontais; j'ai dit que cette organisation était excellente sous tous les rapports. Dans le principe, l'entretien de la voie et la traction étaient réunis sous la dépendance d'un seul chef ; plus tard, les services ont été divisés, comme ils le sont aujourd'hui dans les grandes administrations de chemins de fer. Les tarifs étaient très élevés, et, en effet, le Gouvernement pouvait exploiter à 40 0/0, ainsi qu'il résulte de la statistique de 1859. Maintenant, si l'on veut

savoir comment le directeur M. Bona s'acquittait de ses fonctions, je ne crois point lui faire tort en disant qu'il agissait d'après ses propres inspirations.

M. Bona était un parfait honnête homme qui, jour et nuit, ne rêvait que voies, constructions, exploitation, mais qui souvent était en contradiction avec les règlements et les lois ; et moi, qui étais au Ministère des Travaux publics, pour le seconder dans le service des chemins de fer, je passais la moitié de mon temps en correspondance avec la Cour des comptes et le Conseil d'Etat, parce que les dispositions prises par M. Bona n'étaient point en harmonie avec les lois en vigueur. Ce qu'il croyait faire dans l'intérêt du service, il le faisait sans attendre que les formalités fussent accomplies. C'est grâce à cette manière d'administrer, que ces lignes ont bien marché. Et, comme l'honorabilité de M. Bona était proverbiale, on fermait les yeux et les choses allaient ainsi.

M. Bona exploitait les lignes comme un particulier aurait pu le faire.

Dans un moment favorable, il ne craignait pas de faire provision de charbon et de rails, pour deux ans, sans se préoccuper de savoir si le budget le permettait. Il retenait les recettes par devers lui, pour subvenir à ces dépenses.

M. le Président. — *Mais ne croyez-vous pas que, sans fermer les yeux on puisse modifier les lois, de manière à ce que le service marche avec la même célérité ?*

M. Borgnini. — Je citerai un fait qui m'est particulier : quand j'étais au Ministère des Travaux publics, vers la fin de 1863, je trouvai une quantité de marchés qui avaient été faits, exécutés, terminés, et n'avaient pas encore obtenu l'approbation du pouvoir compétent. Je dus les examiner un à un, et en référer ensuite au Conseil d'État et à la Cour des Comptes qui les enregistrait sous réserves.

Vous me demandez si l'on peut modifier la loi, et donner une plus grande action au service des chemins de fer. Je ne saurais donner une réponse absolue, mais je me permettrai d'adresser cette demande à M. le président :

Sur les chemins de fer Méridionaux, j'use 50 à 60,000 tonnes de charbon par an, et 5 ou 6,000 tonnes de fer ou acier pour

renouvellement des rails. Eh bien, dans ces derniers temps, le charbon était très bon marché ; d'accord avec le Conseil d'administration, j'ai fait un achat de 100,000 tonnes de charbon et 10,000 tonnes de rails ; nous nous trouvons ainsi pourvus pour deux ans. Or, je me demande s'il est possible de modifier les lois de comptabilité pour accorder une faculté aussi large ?

Dans un service d'État, un directeur ou un Conseil n'oserait pas dépasser les limites du budget pour un achat, de quelque nature qu'il pût être. Je ne crois pas non plus qu'on puisse accorder à un chemin de fer ce que le Gouvernement n'a jamais concédé à aucune administration. Je crois que l'État ne doit ni construire, ni exploiter. Il ne doit pas construire pour plusieurs motifs :

C'est qu'il est moins apte à faire un bon choix des tracés qu'une Compagnie particulière. L'administration privée se préoccupe de la condition technique des lignes, tandis que l'État cède à d'autres préoccupations, qui souvent l'empêchent de choisir le plus conforme aux vrais intérêts du pays.

A ce propos, je me permettrai de citer un fait qui établit la différence d'appréciation entre les Compagnies et l'État.

La Compagnie des chemins de fer Méridionaux devait construire la ligne, Benevent-Campobasso. D'après l'acte de concession, la ligne devait partir de Termoli, avec jonction à un point à déterminer. Trois projets ont été présentés ; l'un d'eux, le meilleur au point de vue technique, avait le désavantage d'allonger le chemin entre Campobasso et Naples. Pour raisons politiques, le Ministre des Travaux publics ne voulut point l'adopter. La Compagnie maintint son projet, et le Conseil supérieur des Travaux publics, examinant la question au point de vue technique, décida, par 13 voix contre 4, que le meilleur projet était celui choisi par la Compagnie. Après cette délibération, le ministère nomma une autre commission, et choisit les *quatre membres de la minorité* pour procéder à un autre examen. La Compagnie fit toucher du doigt l'évidence de la grave erreur qui serait commise si le tracé soutenu par le ministère venait à être adopté. Les allégations de la Société furent trouvées parfaitement exactes, et on convint de l'adoption définitive du tracé. Si les études faites par la Société, qui n'avait d'autre préoccupation que le point de vue technique, avaient été faites par le Gouvernement, nous

aurions une ligne qui ne présenterait aucune stabilité, et il en serait ainsi pour tous les autres travaux de chemins de fer.

. . . .

Afin de bien établir jusqu'où peut aller le parti pris de l'État pour favoriser les relations avec la capitale, je citerai un fait : Afin d'éviter un arrêt de deux heures à Falconara, l'État a demandé un second train, en faisant connaître son intention de ne point payer la subvention, si l'on n'obtempérait pas à son injonction. Il a fallu céder et faire un train de nuit ; ce train a coûté 800 francs par jour, et la statistique a établi que le nombre moyen par jour des voyageurs qui l'ont emprunté, pour se rendre à la capitale, n'a été en moyenne que de 1.94 par jour. Ce fait montre bien ce qui arriverait avec l'exploitation par l'État.

Lorsqu'un ministre dit à la Chambre qu'il a fait faire un nouveau train pour établir les communications des Abbruzzes avec la capitale, tout le monde l'applaudit ; mais les choses seraient bien différentes si on savait que, pour transporter en moyenne *deux* voyageurs, on gaspille la somme de 800 francs par jour !

L'autre danger très grave que présente l'exploitation par l'État, ce sont les transports gratuits pour compte du Gouvernement.

Nous taxons les transports à des prix très réduits dont quelques-uns ne sont même pas suffisants pour payer nos dépenses. Les transports militaires se font avec une réduction de 78 0/0. Le jour où le Ministère de la Guerre pourrait demander au Ministre des Travaux publics le transport gratuit des militaires, il arriverait ce qui advint aux chemins de fer Sardes. On ne portait aucune prévision de recettes au budget, pour ces transports, mais, dans le compte rendu annuel, on inscrivait, pour mémoire, une *recette fictive*.

Je dirai à ce propos, qu'en 1873, nous avons eu une discussion avec l'administration des Postes. L'acte de concession nous oblige à transporter gratuitement les lettres et les dépêches. Ce transport s'était considérablement étendu. Enquête faite, nous avons relevé, qu'outre les lettres, on transportait aussi les imprimés ; certains ministères faisaient transporter leurs papiers

de correspondance, leurs imprimés et pourvoyaient tous leurs bureaux de la province. Nous adressâmes des plaintes, et les ministères en question diminuèrent ces transports. Combien d'abus de ce genre s'introduisent insensiblement ! une administration privée peut les empêcher, mais celle de l'État n'est pas en situation de le faire.

Un autre inconvénient de l'exploitation par l'État, c'est celui qui se révèle dans le mode de liquidation des avaries et pertes.

Avec l'exploitation privée, les tribunaux règlent l'indemnité due aux tiers ; avec le Gouvernement, le règlement-tarif fait loi pour la fixation des indemnités. Le premier système est en vigueur chez nous, en Suisse, en France et en Angleterre ; le second, en Belgique et en Allemagne.

Enfin, l'exploitation privée a une grande importance, dans les questions de tarifs. C'est là, le vrai côté industriel de l'exploitation ; c'est de l'étude de ces questions que dépend la prospérité de l'entreprise. La Compagnie a intérêt à faire de bons tarifs ; son intérêt serait encore plus grand sans l'obstacle de l'échelle mobile. Cet obstacle avait été évité, par la convention Depretis ; les dépenses d'exploitation devaient être payées sur les produits obtenus avec les tarifs normaux établis d'un commun accord. Avec ce système, l'initiative privée, plus intelligente que celle du Gouvernement, restait libre.

J'ai entendu dire que, si les Sociétés favorisent le trafic, elles le font dans leur propre intérêt, et non dans celui de l'État : c'est une erreur, parce que les conventions Depretis donnaient aux Compagnies un petit bénéfice, relativement très peu élevé, eu égard à celui obtenu par l'État. Avec le développement des transports, la plus grande partie des bénéfices revenait à l'État.

L'établissement des tarifs est intimement lié à celui des prix de transports.

J'ai suffisamment expliqué, il me semble, comment, dans la question si importante des marches de trains, il était indispensable de diminuer, pour le plus grand nombre des trains, cette rapidité excessive qu'on voudrait leur imprimer, afin de faciliter les intérêts locaux au détriment du service de la capitale.

Si, une administration intermédiaire ne vient pas mettre obstacle à ces tendances, les frais augmenteront et nécessiteront une modification dans les tarifs. Ces changements seront

de telle nature, que les tarifs ne répondront plus aux besoins du trafic. Une administration intermédiaire est donc fort utile pour s'opposer à cette tendance.

On a parlé des approvisionnements, et à ce propos, pour finir, je dirai deux mots du matériel hors d'usage. A cet égard, je crois que l'administration de la Haute-Italie procède très bien. Mais dans les Calabre-Sicile, les choses vont différemment, car on ne peut appliquer aussi facilement les règlements de comptabilité que le fait le chemin de la Haute-Italie. Pour la vente du matériel hors d'usage, nos gares sont souvent encombrées, au grand détriment de la marche régulière des trains.

DÉPOSITION DE M. *le commandeur* MORANDINI, *président du Conseil d'administration des chemins de fer de la Haute-Italie (État).*

M. LE PRÉSIDENT. — *Le chapitre* IX *du questionnaire (chemins de fer exploités par l'État), renferme une série de questions, qui sont spéciales au service des réseaux que vous dirigez. Voulez-vous nous donner votre opinion ?*

M. MORANDINI. — Toutes les innovations qui ont été introduites, sont celles de la loi du 8 juillet 1878, par laquelle, au Conseil d'administration de l'ancienne Société, a été substitué un Conseil nommé par le Gouvernement. A ce Conseil, ont été données certaines des attributions qu'avait précédemment la Direction générale. Le directeur de l'exploitation en a reçu de nouvelles. L'État a pris la place des actionnaires ; telle est la question de droit. — D'innovations essentielles, il n'en a été fait aucune.

Je suis heureux que cette interpellation me soit faite, pour déclarer que tous les inconvénients réels, pour la plupart, mais dont la portée a été exagérée, ne sont point imputables à l'exploitation provisoire, qu'on appelle exploitation par l'État, parce qu'en vérité il n'a été fait aucune innovation pour améliorer le service public.

Du reste, quelques-uns de ces inconvénients sont inhérents à la nature même de l'entreprise, dont les services sont variés et complexes.

On ne pouvait rien attendre de mieux de l'organisation première de cette grande compagnie de chemin de fer ; mais, comme il

arrive souvent dans toutes les affaires, elles commencent admirablement d'abord, puis, elles vont moins bien ensuite.

Le changement continuel d'administration a eu pour résultat d'enlever au personnel supérieur, toute confiance dans la stabilité de sa situation, et de produire un ralentissement dans la vigilance à exercer sur les diverses parties du service général.

A ce propos, je ne puis m'empêcher d'adresser des éloges mérités, à ceux qui ont organisé cette grande administration, et surtout à M. Amilhau qui l'a dirigée pendant plusieurs années d'une main forte et sûre. Mais je blâmerai ceux qui ont cru devoir afficher, avec ostentation, un faux patriotisme en combattant ce Directeur parce qu'il était étranger. Ensuite, sont arrivées les administrations provisoires ; mais on a vu que le grand mécanisme administratif a fonctionné plutôt par la force initiale d'impulsion que par la force acquise.

M. le Président. — *Vous avez très bien dit qu'avec la loi du 8 juillet se sont établis les rapports entre le Conseil d'administration et la Direction de l'exploitation. Croyez-vous que vraiment cette loi, qui en tant que loi doit être respectée, ait été des plus opportunes ? Et que cette distinction entre les attributions de deux êtres de raison : le Conseil d'administration et la Direction générale de l'exploitation, soit bonne pour une exploitation de chemin de fer.*

M. Morandini. — Non. La loi est bien loin d'être parfaite, car elle a déjà donné lieu à de nombreuses difficultés. L'extérieur du service public, comme je l'ai déjà dit, n'a changé en rien ; seulement le mécanisme de l'administration intérieure est devenu plus compliqué. Pour imprimer une plus grande célérité à la solution des affaires, le dirai-je ?... un peu de pouvoir absolu est indispensable.

Voyez ce qui se passe. Dans beaucoup d'affaires, il y a d'abord la Direction de l'exploitation, qui demande une autorisation au Conseil ; le Conseil examine s'il y a lieu de l'accorder, puis il est obligé lui-même, d'en référer au ministère, s'il s'agit de travaux, même de la plus petite importance, dont la dépense est imputable au compte de premier établissement.

Ainsi se produisent des retards et des complications dans le service, et une volumineuse correspondance qui accroît le travail.

Il me semble qu'il faudrait accorder la latitude nécessaire au président du Conseil et au directeur de l'exploitation pour que les affaires, qui n'ont pas une importance capitale, pussent être résolues sans une délibération spéciale du Conseil. Et en cela, le règlement édicté postérieurement à la loi, est venu rendre plus difficile l'application de la loi. Avant que ce règlement fût en vigueur, nous avions établi un Comité de trois conseillers chargés de résoudre les affaires de minime importance; le nouveau règlement a supprimé ce Conseil, il a déclaré que les délibérations ne seraient valables que si elles étaient prises par cinq conseillers au moins.

M. le Président. — *Si j'ai bien compris, il me semble que la différence qui existe entre le Conseil actuel et celui d'une administration quelconque, consiste en ceci : tandis que les Conseils d'administration attendent que le directeur général leur présente les affaires déjà étudiées pour avoir leur approbation, le Conseil actuel se répartit l'étude des affaires et délibère à mesure. Croyez-vous qu'on puisse instituer un Conseil, comme dans les sociétés privées ?*

M. Morandini. — Certainement, cela se pourrait.

Actuellement un notaire se présente, comme cela est arrivé, avec une note de quatre lignes et il ne peut en toucher le montant, sans une délibération de cinq conseillers.

M. le Président. — *Vous avez dit que la cause du malaise général est le manque de matériel...*

M. Morandini. — Dès le mois de septembre 1878, le Conseil proposa, pour le projet de budget de 1879, une somme de 3,308,000 francs ; celle-ci fut réduite à 1,500,000 francs par le ministère. Le Conseil, dès le commencement de 1879, se préoccupa de l'urgence de dépenser au moins cette somme pour la fourniture de 200 wagons à marchandises, et il ne manqua pas d'insister auprès du ministère pour la faire approuver, mais on a perdu huit mois, et ces wagons sont encore à venir ! Je déclare hautement que le Conseil a fait son devoir et ne redoute aucun blâme.

M. le Président. — *Vous dites bien que c'est la faute du ministère qui a réduit la somme de la moitié, pour l'achat du matériel roulant?*

M. Morandini. — Peut-être n'a-t-il pas cru...

M. le Président. — *Cela est bien quand il s'agit de dépenses d'installations, mais quand il s'agit de remplacer le vieux matériel, je ne sais pas si la dépense doit être mise au compte de premier établissement, ou au compte d'entretien. Je crois que le Conseil pourrait commencer les dépenses.*

M. Morandini. — Non, non ; lorsqu'il s'agit de matériel nouveau, surtout quand il vient s'ajouter à celui existant, il est évident qu'il doit figurer au compte de premier établissement.

M. le Député La Porta, membre de la Commission. — *Je voudrais adresser une demande, mais, bien entendu, à l'honorable ingénieur Morandini, à l'habile administrateur des chemins de fer et non pas au président du Conseil d'administration du chemin de fer de la Haute-Italie, pour qu'il ne crût pas que ma question vise un objectif spécial. Ma demande est faite à l'ingénieur, en raison de sa haute compétence, de ses connaissances, de tout ce qui a fait l'objet de sa vie, c'est-à-dire le problème des chemins des fer.*

On a parlé de la loi du 8 juillet et de ses dispositions relatives aux rapports entre la Direction générale et la Direction de l'exploitation. Je voudrais soulever une question de l'ordre général.

L'honorable M. Morandini croit-il qu'on puisse considérer, sous un régime représentatif, les contribuables comme des actionnaires ? Et, d'un autre côté, la direction de l'État peut-elle avoir l'initiative qui est accordée, par les actionnaires, aux Conseils d'administration des Compagnies privées ?

M. Morandini. — C'est une question difficile à résoudre : ces garanties recherchées sous le régime constitutionnel, ne sont pas faciles à réunir ; cependant, je ne crois pas contraire à nos institutions de créer une administration indépendante comme le sont, sous certains rapports, l'administration de la Guerre, la Magistrature, et plus encore, la Cour des Comptes.

Peut-être rêvé-je la république de Platon...

....Il faudrait avant tout qu'il n'y eût aucune influence politique. C'est un fait, que ceux qui font les lois s'arrogent une

autorité, qu'ils ne devraient pas avoir. *Devant le fisc, tous les contribuables sont égaux.*

J'ai parlé des obstacles que met au service des chemins de fer l'ingérence de la politique :

Dernièrement, un député exigea qu'un train direct eût un arrêt à une *toute petite station de son collége électoral.* Le Conseil et la direction avaient décidé de ne point l'accorder ; le ministre pensa autrement, et il a fallu courber la tête devant les exigences de l'honorable député.

M. le Député La Porta, membre de la Commission. — *Croyez-vous possible qu'en admettant la réalisation de votre rêve : « la république de Platon », pensez-vous qu'une administration autoritaire pût être nommée en dehors du Gouvernement et sans responsabilité ? Ne croyez-vous pas que, même dans cette hypothèse, on rencontrerait des obstacles ?*

M. Morandini. — Hélas ! oui, parce que nous avons un public peu instruit, très exigeant qui croit que l'argent des contribuables n'est à personne ! Et ce public ne trouve pas la résistance qu'il devrait rencontrer dans les gouvernants, qui ne veulent pas s'exposer à l'impopularité. *Les influences politiques ont toujours existé; mais aujourd'hui, elles sont devenues intolérables dans toutes les administrations.*

M. le Président. — *Tout à l'heure, mon honorable collègue, M. La Porta, s'adressait à l'ancien directeur de chemins de fer, je voudrais maintenant m'adresser au président du Conseil d'administration du chemin de fer de la Haute-Italie, parce que je désire tirer profit, pour la Commission, de son expérience éclairée. Répondant à mon collègue, vous disiez que vous ne pouviez pas imaginer une exploitation faite par l'État, mais simplement une exploitation pour le compte de l'État, et encore faisiez-vous dépendre cette solution de ce fait qu'il y aurait indépendance absolue vis-à-vis le pouvoir exécutif. Je désire savoir sur ce point, par votre expérience des faits, ce que vous pensez, non pas tant de l'action du pouvoir législatif sur le pouvoir exécutif, que des rapports entre le pouvoir gouvernemental et l'administration.*

M. Morandini. — Quand il s'agit de la marche des trains, de

la discipline du personnel, etc., de quelque part que viennent les réclamations, il est nécessaire que l'Administration soit complètement indépendante ; mais, en ce qui regarde les tarifs, une part de responsabilité peut être réservée au pouvoir exécutif.

M. le Président. — *Vous voudriez donc diviser les attributions, c'est-à-dire que quelques-unes fussent disjointes et localisées. Mais il y en a d'autres cependant plus graves, qui sont de vraies lois d'État, telles que la loi de comptabilité, celle de la Cour des Comptes, et ainsi de suite.*

Croyez-vous qu'elles s'adapteraient facilement à une exploitation de chemins de fer?

M. Morandini.— Dans une exploitation pour le compte de l'État, elles ne seraient pas possibles, en raison des services multiples des chemins de fer, et de toutes les formalités qu'exige l'administration par l'État. Il serait indispensable de procéder avec la même promptitude que le font les Compagnies privées.

M. le Président. — *Pourriez-vous m'indiquer des articles de lois qui ont quelquefois empêché votre administration de fonctionner avec promptitude ?*

M. Morandini. — Ce n'est pas plus un article qu'un autre qu'il s'agirait de modifier, c'est dans la manière d'interpréter la loi et de l'appliquer par le Gouvernement, qu'il y aurait lieu d'apporter des changements. Il ne me semble pas, à proprement parler, que toutes les formalités voulues par les lois de l'État puissent être adaptées à une administration de chemin de fer qui, par sa nature, devrait faire tout avec la plus grande promptitude.

M. le Président.— *Je voudrais bien comprendre ce fait. L'indépendance du pouvoir exécutif est-elle une condition indispensable pour pouvoir changer certaines lois, pour imprimer une bonne marche à l'exploitation; ou bien est-il préférable de mettre un certain frein à l'action que le pouvoir exécutif pourrait exercer en dehors de ces lois?*

M. Morandini. — Ce n'est pas seulement le ministère, mais c'est aussi le pays, encore assez peu formé, qui, avec ses exigences inconsidérées, ne laisse pas la liberté d'agir et blâme les choses même bien faites; c'est plus qu'une question de lois, c'est une question de bonnes relations réciproques.

Le point important, pour le ministère, c'est le choix des employés et la faculté de les révoquer quand ils ne savent pas se soumettre aux exigences du service ; mais, dès qu'ils restent en place, l'important est de laisser faire, avec la plus grande liberté possible, afin qu'en cas de réclamations, ils assument toute la responsabilité.

Parmi les réformes que je considère comme nécessaires, pour réaliser des économies appréciables, j'indiquerai la diminution du nombre des trains de voyageurs, l'abaissement des tarifs des marchandises de valeur minime, l'élévation des tarifs applicables aux marchandises de grande valeur et l'extension pour celles-ci de la limite de parcours pour l'application des tarifs différentiels. Je suis convaincu que ces mesures donneraient lieu, soit à des plaintes d'un côté, soit à des éloges de l'autre ; mais le Conseil, à mon avis, n'aurait point à s'en préoccuper, et devrait continuer à suivre la route tracée par lui. Une administration publique qui agirait autrement ne serait pas possible.

Le Conseil d'administration n'a pas cru avoir le droit de payer, avec les fonds de l'État, le montant de l'impôt sur le revenu que l'ancienne Compagnie payait de ses deniers pour alléger la situation du personnel (1).

Cette disposition a été très attaquée dans le Parlement ; cependant, personne n'en a prouvé l'illégalité. Un député m'a même blâmé d'avoir télégraphié au Ministre qu'il serait dangereux et pusillanime de céder aux menaces de grèves faites par les mécaniciens et chauffeurs. Malgré cela, en raison des engagements pris avec les députés, le Ministre annula la décision du Conseil pour les appointements inférieurs à 5,000 francs. Cette mesure a été très pénible au Conseil.

L'exploitation pour le compte de l'État, je l'ai déjà dit plusieurs fois, ne doit être assujettie à aucune des oscillations de la politique. Une administration locale, libre d'elle-même, ferait les travaux absolument nécessaires ; mais quand elle est soumise aux influences électorales ou autres de même nature, on ne peut rien faire de bon, on est obligé de subir les exigences du pouvoir central.

---

(1) En Italie, l'impôt sur le revenu frappe les appointements des employés.

M. le Député La Porta, *membre de la Commission d'enquête. — Je voudrais recourir à votre longue expérience technique, en fait de chemins de fer, pour vous prier de nous répondre à la question n° 7.*

QUESTION N° 7.

Si l'État avait adopté, dès l'année 1860, le système de construire et d'exploiter lui-même tous les chemins de fer, est-il présumable qu'on aurait obtenu les voies ferrées dans un temps plus court ou plus long? Auraient-elles été construites mieux ou moins bien et avec plus ou moins d'avantages pour les finances du pays ?

M. Morandini. — Je réponds seulement à la partie qui se réfère aux constructions. Je crois que si l'État avait dû construire tous nos chemins de fer, il y eût dépensé plus de temps et plus d'argent ; son exploitation aurait soulevé une grande quantité de procès avec les constructeurs, et il n'aurait pas eu le courage de les éviter au moyen de transactions sommaires. Voyez la ligne Calabro-Sicile et celle de Savone !

L'État ne peut être bon constructeur, parce que ses fonctionnaires ne sont ni intéressés ni responsables directement des constructions.

M. le Député La Porta. — *Jusqu'à présent, on a parlé des conditions de l'exploitation par l'État. Je voudrais que M. Morandini traitât la question n° 151.*

QUESTION N° 151.

En admettant le système des Compagnies privées, quel serait le meilleur moyen de les réglementer ?

M. Morandini. — C'est une grave question. Il faut que je dise avant tout que je ne comprends pas qu'on puisse faire une exploitation privée, quand la propriété des chemins appartient à un autre que l'exploitant ! Je suis d'avis qu'une Compagnie peut bien marcher, mais à une condition, c'est que les lignes lui appartiennent, et cela pour éviter la lutte entre les intérêts du propriétaire et ceux de l'exploitant. Il ne me semble pas admissible qu'une convention puisse éliminer tous les cas de litiges.

Quant au système des grandes Compagnies, c'est aussi une question non moins sérieuse.

..... Je le répète, le problème est difficile, mais à mon sens, les grandes Compagnies sont préférables au point de vue de l'intérêt général.

M. le Député La Porta interroge sur la convention Depretis.

M. Morandini. — La lecture des conventions Depretis m'a convaincu que propriétaire et exploitant ne peuvent pas marcher d'accord.

Le premier voudrait toujours avoir une prépondérance sur le second. Ce serait un antagonisme continuel, surtout pour les travaux à faire sur les lignes et la variabilité du prix des choses. Je ne prétends pas formuler un jugement; mais mon sentiment est que propriétaire et exploitant ne doivent faire qu'une seule et même personne.

M. le Député La Porta. — *Avec votre longue expérience d'ingénieur de chemins de fer, n'avez-vous pas pu tracer une ligne distincte entre les travaux d'entretien ordinaires et extraordinaires, de manière à pouvoir établir quels sont les travaux à laisser à la charge de la société exploitante et ceux qui devraient être à la charge du propriétaire?*

M. Morandini. — Dans toutes les conventions de ce genre, on croit avoir prévu tous les cas possibles et trouvé les solutions des questions litigieuses; mais, en pratique, on voit que cela est plus que difficile : c'est impossible.

DÉPOSITION de M. Papa, *administrateur des chemins de fer Romains*.

J'estime que, pour l'État, la plus grande difficulté de l'exploitation vient de ce qu'il n'a pas les tendances industrielles, commerciales nécessaires à l'exploitation, qualités qu'on ne peut raisonnablement demander à des fonctionnaires du Gouvernement. L'expérience m'a démontré qu'un fonctionnaire, ne peut avoir l'initiative et la rapidité dans 'exécution nécessaires à la bonne direction d'un service public de chemins de fer. Il sera toujours disposé à sauvegarder sa responsabilité; par cela même, son action sera toujours lente et imparfaite. J'ai aussi remarqué, qu'en pratique, le règlement d'exploitation par l'État oscille toujours entre ces deux inconvénients.

Par conséquent : lenteur et confusion, si on applique le règlement de comptabilité de l'État, ou manque absolu d'un vrai contrôle. Je crois que l'exploitation par l'État aurait des conséquenees nuisibles au choix du personnel, à l'application des tarifs et à la composition de la marche des trains. Il est certain que les Compagnies devraient faire les tarifs et la marche des trains, dans l'intérêt du public, parce que cet intérêt s'harmonise avec le leur, et elles ne peuvent jamais le faire mal, parce que nulle part, elles ne sont maîtresses absolues. Le Gouvernement, au contraire, obéissant à d'autres considérations, se tromperait *toujours*, à mon avis, en établissant, à lui seul, la marche des trains et les tarifs. Je soutiens donc que la *politique* viendrait imposer ses *nécessités*, se substituer aux exigences et prendre une prépondérance nuisible dans les questions techniques commerciales, etc. Cela est inévitable et fatal, comme inhérent à la nature de l'administration de l'État, dans notre régime politique ; on en peut dire autant de la lenteur et des complications qui sont de l'essence de la bureaucratie de l'État, comme l'a démontré l'honorable directeur général Borgnini. Dans l'hypothèse où l'exploitation par l'État serait adoptée, on aurait à redouter une fiscalité excessive, dans l'espoir de publier des résultats meilleurs que ceux des Compagnies privées ; on ferait des économies sur l'entretien de la voie, en augmentant les causes de danger pour le public. Il me semble aussi qu'avec le temps et la nature des choses, il y aurait un autre danger à craindre.

Aujourd'hui, le vent souffle trop dans le sens d'une démagogie, d'un certain socialisme de chemins de fer ; c'est la tourmente révolutionnaire la plus commune et la plus à craindre dans notre siècle.

Lorsqu'on examine les dépositions de beaucoup de personnes qui sont favorables à l'exploitation par l'État, il résulte évidemment que, toutes espèrent voir arriver l'âge d'or des chemins de fer : véhicules à profusion, vitesse augmentée, trains très fréquents, tarifs allant toujours en diminuant, et autres belles utopies ; c'est la tendance générale qui, alors, dans toute sa force, ne permettra pas à l'État de s'opposer aux ingérences parlementaires.

Qu'arrivera-t-il ?

Le Gouvernement, lors même qu'il voudrait suivre la bonne voie, subira bien vite l'effort de volonté de tous ceux qui, de parti pris, estiment qu'un chemin de fer doit être considéré à peu près comme une route ordinaire. Il se trouvera exposé, de tous côtés, à une quantité énorme d'obsessions individuelles et collectives, qui, toutes, l'obligeront à faire, d'une exploitation de chemins de fer qui doit être indépendante, dans certaines limites, une entreprise de transports obéissant passivement à une pression inintelligente.

Le Gouvernement a-t-il la force de résister aux pressions électorales et parlementaires ?

Je vous en laisse juger !

Je crois qu'il pourrait résister s'il était associé, pour ainsi dire, à l'exploitation privée, et couvert par celle-ci. Mais, laissé seul, en face des influences politiques de toutes sortes, il ferait une fâcheuse expérience. Je puis citer à l'appui de ma thèse, l'autorité des paroles de M. Léon Say, déclarant à l'Assemblée française que, selon lui, un État qui exploiterait à l'aide de ses agents un vaste réseau de chemins de fer, devrait renoncer à avoir un bon système de finances. . .

Je trouve que toutes les opérations qui ont trait aux approvisionnements, aux usines, à la traction, etc., sont du ressort de l'industrie privée. En somme, je ne saurais découvrir un côté de l'exploitation qui n'eût pas ce caractère et d'une manière très évidente. En effet, si dans une entreprise quelconque il suffisait qu'un service fût public, pour l'attribuer à l'État, le Gouvernement devrait se charger aussi de l'entreprise des Compagnies de navigation Rubattino et Florio, qui transportent la Malle-Poste ; il devrait aussi prendre les tramways, etc.

Ce sont donc des arguments qui n'ont jamais rien prouvé, ils n'ont absolument rien de réel. A ce propos, j'ai même entendu, avec beaucoup d'étonnement, exposer par quelques personnes, dans ces mêmes séances, le principe que ce caractère industriel constitue un fait grave, parce qu'il implique une obligation qui n'est pas imposée à l'État ; je veux parler de la nécessité de distribuer des dividendes aux actionnaires. On en conclut à tort que, pour ce motif, l'État exploiterait à meilleur marché !

Je passe sous silence ce fait, qu'en Italie, comme tout le monde le sait, les dividendes sont un *mythe* pour les actionnaires de

chemins de fer, qui n'ont touché jusqu'ici qu'un modique intérêt des fonds qu'ils ont placés. Je ne puis faire moins que de m'élever contre ce principe, que je considère comme trompeur et dangereux en même temps. En effet, pour la même raison, on pourrait logiquement soutenir que le Gouvernement doit prendre également les sociétés de crédit, et considérer, par exemple, comme propriété de l'État la Banque Nationale, et économiser ainsi les dividendes. Énorme absurdité qui prouve la fausseté de cette manière d'envisager les choses.

J'aurais encore à faire une observation générale.

Il a été dit, si je ne me trompe, par l'honorable M. Sacerdoti, que la tendance vers l'exploitation par l'État doit être attribuée aux pouvoirs exécutifs, qui, dans beaucoup d'États, cherchent à élargir le cercle de leurs attributions. Il me semble qu'il faut en chercher l'origine même, dans d'autres préoccupations politiques bien plus importantes et d'une plus grande portée. En effet, mon expérience, comme publiciste et comme administrateur de chemins de fer, m'a appris qu'en cette matière, des hommes, même dévoués à la liberté et à l'ordre, font fausse route de deux manières différentes. Quelques-uns, découragés par la marée montante de certaines aspirations révolutionnaires et sociales, croient y opposer une barrière en rendant le Gouvernement plus fort (à ce qu'ils croient), et en lui donnant de nouvelles attributions ; ils se trompent, parce que, au contraire, ils l'affaibliraient davantage par la suppression d'une institution et d'un centre d'initiative privée, qui, tout en rendant service au pays, est l'intermédiaire entre le public et le Gouvernement. Le Gouvernement est ainsi exposé à un contact dangereux et plus immédiat avec la critique et le mécontentement du public.

D'autres, au contraire, tout en ayant une aversion pour les novateurs du radicalisme, croient, soit par faiblesse, soit par sentimentalisme économico-politique, les désarmer en leur faisant des concessions ; ils se trompent également, car, dans ces questions, la logique est irrésistible ; une fois sur cette pente, on arriverait bien vite au programme de M. Louis Blanc, qui prétend donner au Gouvernement, non seulement les chemins de fer, mais aussi les assurances et les mines !

Ce programme, lui-même, serait également dépassé par d'autres plus audacieux encore.

QUESTION N° 146.

Étant données les conditions économiques, topographiques et de viabilité de l'Italie, et les conventions établies par l'État pour les concessions des chemins de fer, l'exploitation de chemins de fer faite par nos Sociétés a-t-elle répondu suffisamment aux besoins du public et du commerce?

DÉPOSITION DE M. le Sénateur avocat CORSI.

Malgré les inconvénients de tous genres qu'on a pu constater dans l'organisation du service des chemins de fer, je suis d'avis que cette organisation a donné satisfaction, d'une manière convenable, aux exigences du public et du commerce, même dans les provinces méridionales, où les chemins de fer avaient peu d'éléments de transport, et se trouvaient dans des conditions peu avantageuses pour favoriser l'industrie; cependant, l'exploitation a été assez régulière, les accidents ont été peu nombreux et sans gravité; cela prouve, une fois de plus, la régularité du service.

QUESTION N° 147.

Existe-t-il des raisons pour déterminer un changement dans le régime des chemins de fer Italiens; pour abandonner l'exploitation par des Sociétés privées et adopter l'exploitation par le Gouvernement?

L'exploitation des chemins de fer, par les Sociétés, n'ayant donné lieu à aucune plainte grave de la part du public, il me semble qu'il n'y a pas de raisons pour changer ce système; cependant, il faudrait examiner la question, au point de vue général; c'est-à-dire, se rendre compte si l'exploitation par l'État offre des avantages supérieurs à ceux donnés jusqu'ici par les Compagnies. Je suis d'avis que l'une des plus grandes garanties que pourrait donner un Gouvernement constitutionnel, serait de favoriser le plus possible l'initiative et l'activité individuelles. Cependant, les partisans d'une plus grande ingérence gouvernementale dans cette question, sont d'avis qu'il serait préférable de confier à l'État l'exploitation des chemins de fer, pour deux motifs :

1° Parce qu'il s'agit d'un service public ;

2° Parce que les chemins de fer, avec la multiplicité de leurs opérations de tous genres, doivent être l'objet d'une vigilance, qui ne peut être exercée que par le Gouvernement.

En ce qui touche la diversité très grande des opérations, je crois que c'est une arme contre nos adversaires. Cette multiplicité des opérations est, à mon avis, un argument de plus en faveur de la liberté de l'exploitation. En effet, il est bien plus facile à une société privée, qu'il ne le serait à l'État, de réunir un Conseil d'administration composé en grande partie de membres ayant des notions spéciales sur les diverses branches du service.

Mais, ce qui devrait faire abandonner toute idée d'exploitation par l'État, c'est que l'industrie privée, en administrant les chemins de fer, a plus d'intérêt à faire des bénéfices que ne pourraient jamais avoir les fonctionnaires du Gouvernement. Les administrateurs des Compagnies de chemins de fer, intéressés comme ils le sont, à la prospérité de leur industrie, travaillent avec une grande ardeur à son développement ; il en résulte forcément de très sérieux avantages qui, tous, profitent au pays. Un autre grave inconvénient de l'administration de l'État, serait la multiplicité des règlements, et, par suite, la lenteur dans un service qui n'a sa légitime raison d'être qu'en raison de sa régularité et de sa vitesse.

Il faut aussi ajouter aux motifs qui précèdent, qu'une société privée peut trouver une très grande économie dans les acquisitions de matériaux de toutes natures, puisqu'elle a la liberté de les faire aux époques utiles, et, par conséquent, à meilleur marché ; tandis que l'État, soumis aux lois et règlements, n'est pas libre d'agir ainsi, et ne peut, par conséquent, profiter des moments favorables aux divers marchés à conclure. Quant à soutenir que les chemins de fer sont un service public, et comme tels, doivent être exploités par l'État, il ne me semble point que cela soit indispensable. L'État a, par exemple, au nombre de ses impôts, celui du timbre ; mais il serait très singulier que, pour cette raison, il fallût constituer des usines pour fabriquer le papier timbré, et enlever ainsi à l'industrie privée ce qui lui appartient absolument. Ajoutons que personne ne se rend compte que l'État, en se faisant manufacturier, fabriquerait à un prix beaucoup plus élevé que celui des établissements particuliers. Les précédents de l'exploitation par l'État, nous donnent le droit de l'affirmer.

Ce que j'ai avancé, pour une industrie aussi simple et aussi limitée que celle du papier, peut être dit, à plus forte raison, pour les chemins de fer dans lesquels l'intervention de l'industrie privée est beaucoup plus grande. Cependant, l'État a le devoir d'exercer une surveillance très scrupuleuse sur les chemins de fer pour assurer la sécurité publique.

M. le Président.— *Jusqu'à présent, vous êtes resté sur le terrain des théories, puisque cela peut s'appliquer à tous les pays; mais croyez-vous que, dans les conditions anormales où se trouve l'Italie, par rapport aux questions de chemins de fer, on puisse appliquer ces principes et ces idées, comme pour la France, où il existe de grandes Compagnies privées?*

M. Corsi. — La question du rachat ne préjuge point celle de l'exploitation privée ou gouvernementale: ce que je crois dangereux, c'est l'exploitation par l'État.

Il serait bien plus simple que les Compagnies fussent propriétaires et *exploitantes* en même temps. En ce qui touche l'entretien des lignes, les Compagnies ont intérêt à les maintenir en bon état; si elles y manquaient, le Gouvernement pourrait les y contraindre; et, d'ailleurs, il est indubitable que les Compagnies, elles-mêmes, sont intéressées à maintenir les lignes dans de bonnes conditions, parce que, si la voie ferrée est mal entretenue, l'usure du matériel est plus grande, sans parler des pénalités que l'État pourrait infliger, s'il y avait négligence dans l'entretien de la voie.

M. le Président.— *En admettant le système des conventions pour l'exploitation, quelle durée pensez-vous qu'on puisse leur donner?*

M. Corsi. — Il n'est pas admissible que les grands capitaux nécessaires à une pareille entreprise puissent être réunis aujourd'hui pour être rendus demain; je ne demande pas des concessions de quatre-vingt-dix ans, mais je suis d'avis qu'une échéance raisonnablement longue pourrait donner au Gouvernement des conditions plus favorables.

M. le Président. — *La situation actuelle des chemins de fer en Italie dépend-elle absolument du Gouvernement, ou bien du* « modus vivendi » *même des Sociétés?*

M. Corsi. — Je suis d'avis que tout dépend des Compagnies; en Italie, pour des raisons politiques, on a voulu construire beaucoup et vite, sans calculer qu'on établissait des lignes dans des localités qui ne pouvaient donner aucun aliment aux transports. Une autre utopie est celle de croire que les chemins de fer puissent faire développer l'industrie italienne, comme cela a eu lieu en Angleterre ou en France. Notre industrie est de date trop récente pour pouvoir alimenter suffisamment le mouvement des chemins de fer. En résumé, on a dépensé des capitaux considérables, on a voulu ouvrir un passage à travers les montagnes ; et, derrière les montagnes,... on a laissé le désert. Ajoutons que le Gouvernement a certainement contribué, par ses vexations et les dures conditions imposées aux transactions commerciales, à la fâcheuse situation des Compagnies. Je ne citerai qu'un seul fait : le Gouvernement a émis la prétention de toucher le loyer des maisons que la Compagnie des chemins de fer Méridionaux avait fait construire pour ses ouvriers.

M. le Président. — *Si l'on adoptait l'exploitation par les Compagnies, comment croyez-vous qu'elle devrait être divisée?*

M. Corsi. — La division des réseaux en deux grandes lignes longitudinales, ainsi que l'indique le projet de l'honorable M. Depretis, est, je crois, le système le plus rationnel et le plus propre à satisfaire les exigences du public et du service.

QUESTION N° 158.

Quelle semble être la meilleure solution du problème de l'exploitation des chemins de fer, en Italie ?

DÉPOSITION de M. Bruno, *professeur d'économie politique à l'Université de Palerme*. — Sur cette question, mon opinion est très nette. La science même que j'ai étudiée et professée, pendant de longues années, me porte à repousser l'exploitation par l'État, malgré les inconvénients qui sont inhérents à l'exploitation par des Sociétés privées. Je fais abstraction de l'idée que l'État est un mauvais industriel, et je prie de remarquer, que le chemin de fer, par sa nature, constitue un monopole. Avec la concurrence, il n'est pas possible de construire des lignes.

Lorsque l'on concède un chemin de fer à une Société, elle doit, seule, jouir de son privilège d'exploiter ce chemin ; et on ne peut donner, à une autre Société, la faculté d'établir une seconde ligne à côté de la première. Du reste, c'est le seul cas pour lequel la science peut faire une exception au principe de la libre concurrence. Ce privilège, cependant, ne doit pas être sans limites. L'État doit imposer à la Compagnie, à laquelle il accorde le monopole des chemins de fer, certaines conditions; il doit fixer, par exemple, un tarif maximum qui ne puisse nuire aux intérêts généraux du commerce; le monopole, en somme, doit trouver un frein, si l'on veut sauvegarder l'intérêt public.

Or, quand la construction, ou l'exploitation, est dans les mains de l'État, il y a double monopole : le monopole du chemin de fer et celui du Gouvernement ; sur ce dernier, pas de contrôle possible, l'État ne pouvant se contrôler lui-même. L'État n'a pour but que l'intérêt général, cela est vrai, et si l'exploitation des chemins de fer devait être faite directement par les ministres, il y aurait moins à dire. Mais les ministres étant obligés de s'en remettre à des agents et à des sous-agents, le service ne peut être aussi régulier et aussi rapide qu'il le faudrait, pour sauvegarder tous les intérêts engagés. Ces quelques considérations suffisent pour démontrer combien il est utile que la construction et l'exploitation des chemins de fer, soient confiées à des Sociétés privées ; et, combien il est fâcheux et dangereux même, dans certains cas, de les laisser aux mains de l'État.

M. le Président. — *En traitant de l'exploitation par l'État, ou de l'exploitation privée, vous avez dit que l'État est le plus mauvais des industriels. C'est votre opinion, je la respecte. Vous ajoutiez ensuite, que le chemin de fer doit être un monopole. Cela n'est pas clair pour moi : si le chemin de fer est un monopole, il ne peut être en même temps une industrie, et alors comment en tirez-vous cette conséquence, que le meilleur système est celui qui consiste à en confier l'exploitation à une Société privée ?*

M. le professeur Bruno. — C'est précisément parce que l'exploitation des chemins de fer est un monopole, qu'il est indispensable de la soumettre à un contrôle sévère et autoritaire, imposant des conditions, surveillant l'exécution des règlements. Or, l'État peut exercer ce contrôle dans l'intérêt de ses admi-

nistrés, et limiter les attributions de la Société à ce monopole. Le Gouvernement doit incontestablement jouir d'un monopole pour pouvoir protéger les droits de chacun.

Il y a une école d'économistes donnant à l'État le nom de *Providence*, et qui estime qu'il peut tout faire ; mais comme l'État n'est pas un être abstrait, qu'il est composé d'hommes ayant leurs passions et se succédant les uns aux autres, la direction à donner aux affaires doit infailliblement se ressentir de cet état de choses. Aussi, je voudrais éviter qu'un service public aussi important que celui des chemins de fer, fût laissé à des hommes qui ne sont soumis à aucun contrôle ; *sans doute, l'exploitation privée est aussi un monopole, mais c'est un monopole soumis à un contrôle ;* l'exploitation par l'État, au contraire, exerce un double monopole, parce qu'elle est faite par un pouvoir sans contrôle d'aucune sorte.

M. le Président. — *L'exploitation par l'État a un côté industriel, avez-vous dit ; mais, par le fait même que c'est un monopole, ne perd-il pas le caractère industriel, pour n'avoir que celui de service public ?*

M. le Professeur Bruno. — Vous pourriez aussi m'adresser cette autre question : Tous les services publics, doivent-ils être faits par l'État ?

Je répondrai que je ne le crois pas.

Le service des Postes est confié à l'État, parce qu'il s'agit du secret des lettres qui exige une garantie ; on peut en dire autant des Télégraphes ; et, du reste, la partie industrielle de ces services est bien minime. Mais, en ce qui touche les chemins de fer, *il ne s'agit pas d'une garantie, c'est une véritable industrie.*

M. le Président. — *Veuillez développer l'idée que vous exprimiez que le chemin de fer est une industrie ; il me semble cependant qu'il lui manque un des caractères principaux de l'industrie : la concurrence. Du reste, vous ne refusez pas à l'État le droit de déterminer le maximum des tarifs.*

M. Bruno. — L'entreprise des chemins de fer est une industrie, bien qu'exercée sans concurrence, parce qu'il y a emploi de capitaux, dépenses de matériel, prévisions d'administration, direction, perspective de profits. Le monopole ou le privilège exclusif de construire, ne modifie pas le caractère de l'industrie.

En effet, l'État en fixant un maximum, qui ne peut être dépassé comme prix de transport, s'oppose absolument à l'abus que les Compagnies pourraient faire des tarifs ; la concurrence ne peut que l'empêcher, dans une certaine limite ; ainsi, un brevet accordé à l'inventeur d'un procédé industriel, s'oppose à la concurrence ; jusqu'à ce que l'invention soit connue, le privilège ne fait qu'empêcher le public d'user du même procédé, pour ne point atténuer ou annuler la juste rémunération de l'inventeur. Autrefois, l'État et les municipalités fixaient le *maximum* du prix du pain, mais malgré cette ingérence, exercée dans l'intérêt des consommateurs, la fabrication du pain n'en était pas moins une industrie privée, et non un service public.

M. Bembo, membre de la Commission. — *Permettez-moi, monsieur le professeur, de sortir pour un moment du champ de la science, et de vous adresser une demande tout à fait pratique :*

Dans notre voyage d'enquête, nous avons visité beaucoup de chemins de fer, et entendu toutes les personnes qui ont voulu exprimer leurs idées et leurs désirs sur la question des chemins de fer. Mais, à vous dire la vérité, partout nous avons entendu des plaintes.

Tantôt le matériel est insuffisant; tantôt les marches de trains sont mal combinées, ou bien encore les tarifs sont trop élevés ; partout et toujours des plaintes lorsqu'on parle de l'exploitation par l'État ; parce que, dit-on, le Gouvernement est un mauvais industriel ; l'exploitation des chemins de fer étant toujours considérée comme une industrie. Or, si d'un côté on exclut cette exploitation par l'État, et si, de l'autre on formule tant de plaintes sur l'exploitation par les Sociétés, que reste-t-il à faire? On dit qu'il y a le contrôle du Gouvernement, mais on ajoute que ce contrôle est insuffisant. Je voudrais donc savoir, au moins, de quelle nature devrait être le contrôle de l'État... A votre avis, comment l'État doit-il l'exercer pour améliorer le service et éviter tant de plaintes ?

M. le Professeur Bruno. — Je me suis plaint de l'exploitation de nos chemins de fer, parce que, en réalité, elle ne peut pas être plus déplorable. Je voudrais connaître les conditions de cette exploitation pour savoir quel devrait être le contrôle à exercer par l'État, et pour quels motifs il ne l'a pas exercé toujours, et partout où cela était nécessaire. J'ajouterai aussi, que les chemins de fer ne sont pas d'une date récente en Italie, qu'on n'a pas

toujours pu constater que les Compagnies privées aient très bien servi les intérêts du commerce et des voyageurs : de ce que j'ai déploré la mauvaise organisation du service des chemins de fer en Sicile, il ne faut pas en conclure que toutes les Sociétés privées exploitent mal. On fait également valoir contre l'exploitation par l'État, que le Gouvernement a, sous sa dépendance, un personnel très nombreux et très disséminé pouvant accroître son influence dans les élections.

DÉPOSITION DE M. MORETTI, *chef du Contentieux* des chemins de fer Méridionaux.

. . . .

Je me permettrai d'ajouter quelques éclaircissements sur une question d'ordre général.

Beaucoup de ceux qui m'ont précédé ici, ont étudié la question de savoir, si l'exploitation privée, était préférable à celle du Gouvernement. En vérité, il me reste peu de choses à dire en faveur de l'exploitation privée, dont je me déclare aussi partisan.

Un premier motif, qui me semble tout à fait favorable à l'exploitation privée, c'est celui des économies réalisées, par les administrations, dans les approvisionnements qui constituent un des éléments essentiels de l'industrie des chemins de fer. La liberté d'action que possèdent les sociétés leur permet de profiter de toutes les occasions pour diminuer la dépense.

Un exemple expliquera ma pensée : Il n'est pas rare qu'un négociant se trouve dans l'impossibilité de faire face à une échéance rapprochée, bien que ses magasins soient pleins de marchandises. Le protêt, même d'un seul de ses billets, deviendrait sa ruine, en lui faisant perdre son crédit. Dans ces conditions, il offre à une société privée une forte partie de ses marchandises à un prix inférieur même au prix coûtant. De la sorte, il s'expose à une perte, mais il sauve son crédit qui lui permettra plus tard de rattraper, cent fois, le sacrifice qu'il a fait. En quelques heures, pour ainsi dire, le contrat est fait et la Compagnie réalise une excellente opération. Notez que ce fait se reproduit souvent. Or, l'État ne peut agir ainsi ; lié, comme il l'est, par les lois de finances. Je ne crois pas exagérer en disant qu'à la fin de

l'année, l'économie se chiffre par des centaines de mille francs. Je trouve une autre preuve, dans cette partie du service ayant trait aux affaires extérieures. J'ai déjà dit que les procès sont peu nombreux, car des transactions ont lieu, le plus souvent, avant que les affaires viennent devant les tribunaux ; c'est là un résultat excellent dont la cause remonte à la liberté dont jouissent les Compagnies. Pour le Gouvernement, rien de semblable n'est possible, et, par conséquent, des économies faites de ce chef par les Compagnies sont irréalisables dans le cas d'une exploitation par l'État. J'alléguerai un troisième motif, dans l'hypothèse de l'exploitation par l'État: les agents acquéreraient le caractère d'employés du Gouvernement ; et, comme tels, auraient des droits que n'ont pas les employés des administrations privées. Je trouve une dernière preuve dans le développement que prend l'industrie des tramways. L'utilité de ce moyen de locomotion est indiscutable, mais je crois qu'une telle industrie bien réglée, dans son application, sera un puissant auxiliaire pour le développement du trafic des chemins de fer. Je craindrais, au contraire, que si l'exploitation des chemins de fer était confiée à l'État, le résultat ne fût tout à fait différent. L'État a accordé une ligne de tramways à vapeur, entre Bari et Barletta, cette ligne est parallèle à celle du chemin de fer, elle sera pour celui-ci une redoutable concurrence. Si l'exploitation des chemins de fer était confiée à une société privée, on opposerait un obstacle à l'invasion des tramways établis en ligne parallèle et menaçant l'existence des chemins de fer ; mais, si les chemins sont exploités par l'État, je crois que les concessions se multiplieront, de telle sorte, que la plus grande partie du trafic sera absorbée par ces lignes parallèles ; il est inutile de démontrer quelle perte il en résultera pour l'État.

DÉPOSITION DE M. MARI, *sous-directeur* des chemins de fer Romains.

M. LA PORTA, membre de la Commission. — *Vous êtes un ancien fonctionnaire des chemins de fer Romains : c'est une condition favorable pour vous adresser une demande sur la question n° 7. Ce n'est pas une simple affirmation que je demande, mais un peu d'analyse des éléments qui constituent cette question.*

QUESTION N° 7.

Si l'État avait adopté, dès l'année 1869, le système de construire et d'exploiter lui-même tous les chemins de fer, est-il présumable qu'on aurait obtenu les voies ferrées, dans un temps plus court ou plus long ? Auraient-elles été construites avec plus ou moins d'avantages pour ses finances?

M. MARI. — Si on considère les faits, il est évident que la construction par l'État n'a pas donné de résultats favorables. Il suffit de citer la ligne de la Ligurie et celle de Savone, pour lesquelles on avait prévu *24 millions*, tandis que la dépense s'est élevée à *34* au moins. Il y a aussi les lignes Calabro-Siciliennes ; on sait de quelle manière elles ont été construites. En somme, on peut bien affirmer que l'État, en tant que constructeur, laisse beaucoup à désirer.

M. LA PORTA. — *Croyez-vous que l'État puisse exploiter mieux qu'une Compagnie privée?*

M. MARI. — Comme je l'ai déjà dit, je ne crois pas que l'État puisse exploiter les chemins de fer, sans grever d'un nouvel impôt les contribuables. Il serait bien plus utile que les chemins de fer vécussent de leur propre vie, et qu'on ne rendît pas, plus difficile encore, la situation économique du pays.

DÉPOSITION DE M. TATTI, *ingénieur*.

M. le Député LA PORTA, membre de la Commission. — *Vous avez posé, comme base de votre raisonnement, l'impossibilité de constituer les Sociétés privées. Si on admettait, au contraire, la formation de ces Sociétés, quel serait, selon vous, le meilleur système à adopter : l'exploitation privée, ou l'exploitation par l'État?*

M. Tatti, Ingénieur. — En admettant qu'il soit possible de constituer une Société, je crois l'exploitation privée préférable, si je considère les résultats qu'elle donne à l'étranger. Le Gouvernement a toujours été hostile aux chemins de fer de la Haute-Italie ; cette Compagnie, qui augmentait tous les jours son trafic, espérant pouvoir donner un intérêt à ses actionnaires, a vu sa situation financière s'aggraver, par le cours forcé, et par les impôts, sans que l'État lui donnât la possibilité d'augmenter ses propres recettes, comme peuvent le faire tous les industriels ; malgré toutes ses pertes, il a été interdit à la Compagnie de surélever ses tarifs et de diminuer le nombre de ses trains.

DÉPOSITION de M. Villa-Pernice, *ingénieur*.

J'ai toujours pensé que l'exploitation par l'État ne pouvait être que passagère, je la repousse, par des considérations ayant trait à l'administration, aux finances et à la politique :

1° En ce qui concerne l'État :

Parce que l'administration est lente, entravée qu'elle est par la loi et les règlements à observer ; et enfin, à cause des nécessités d'un contrôle, impossible à écarter ;

2° Relativement aux finances, j'estime qu'une administration de cette nature exige un plus grand nombre d'employés.

Dans une grande administration industrielle, comme les chemins de fer, il se révèle des besoins auxquels il faut nécessairement satisfaire, à l'aide de dépenses extraordinaires ; ces dépenses pèseront sur le budget de l'État, et, dans certains cas pourront obliger le Gouvernement à une nouvelle émission de Rentes ;

3° Pour la politique, les motifs que j'ai à faire prévaloir sont de deux sortes : 1° ceux ayant trait à l'immense quantité des employés (au nombre de *45,000*), qui sont clients du Gouvernement ; ceux qui sont la conséquence fatale de l'exploitation par l'État, dont le moindre inconvénient est de mettre en opposition l'intérêt du public et celui du Gouvernement. Il résulte de cet antagonisme que le Gouvernement agit sur les membres du Parlement, que les députés usent à leur tour de leur influence sur les fonctionnaires publics, qui, pour des motifs politiques, abandonnent

les intérêts généraux du pays, pour donner satisfaction aux solliciteurs infatigables et à certaines localités. Les Compagnies privées placées entre ces deux intérêts, courent moins de danger que l'État d'agir avec partialité ; l'État, à son tour, peut résister aux sollicitations et alléguer l'impossibilité où il se trouve de modifier les conventions faites avec les Sociétés. . . . .

On a dit que l'exploitation par l'État, dans le Piémont, a parfaitement réussi ; je l'admets, mais il n'y a pas de comparaison à faire. L'exploitation des réseaux piémontais doit être considérée comme une exploitation *personnelle*. La résolution que je proposerais est la suivante : concéder les lignes aux Compagnies privées, pour une période de 40 à 50 ans, au moins, afin de créer des sociétés viables.

. . . .

DÉPOSITION DE M. BRAMBILLA, *administrateur* des chemins de fer Méridionaux.

Quant aux avantages et aux inconvénients de l'exploitation par l'État, je dois dire que mon expérience m'a prouvé que l'État a toujours été un mauvais constructeur. Les lignes de la Calabre, par exemple, ont coûté *plus du double* de la somme prévue, et elles ont été construites, de telle manière, que la Société des chemins de fer Méridionaux n'a jamais voulu en prendre livraison ; elle en a l'exploitation et rien de plus.

L'exploitation par l'État des lignes du Piémont, a donné de bons résultats, mais c'était une exploitation *personnelle*, faite par M. Bona ; une telle exploitation serait impossible aujourd'hui.

Vous allez être à même d'en juger :

M. Bona avait besoin d'argent pour exécuter des travaux extraordinaires dans la gare de Gênes. L'autorité supérieure ne voulut point lui en donner ; il envoya alors des employés aux différentes stations, toucher pour son compte, le montant des recettes, et il employa les sommes encaissées à faire les travaux qu'il jugeait indispensable d'exécuter... M. de Cavour demanda compte à M. Bona de l'argent qui n'était pas entré dans les caisses de l'État ; M. Bona répondit qu'il l'avait dépensé pour le bien du service, et que l'exploitation par l'État était impos-

sible, si on ne laissait pas un peu de liberté d'action et d'initiative, à ceux qui doivent la diriger.

En théorie, peut-être, on peut admettre que l'exploitation de l'État est meilleure que celle des Compagnies, mais dans la pratique, le doute n'est pas possible. Par conséquent, je me déclare partisan résolu de l'exploitation par les Compagnies. Quelques Sociétés privées, sans doute, n'ont pas donné de bons résultats, mais cela tient à la guerre acharnée que le Gouvernement leur a faite.

Citons un exemple :

Les relations entre la Compagnie des chemins de fer Méridionaux et le Gouvernement ont toujours été très tendues ; le Gouvernement imposant à la Société des pertes inutiles. La Compagnie des chemins de fer Méridionaux, dont je suis administrateur, devait toucher le montant de sa subvention tous les six mois ; cette subvention devait être payée en janvier ; mais, en fait, jamais elle n'a été versée, avant février. S'il surgissait une contestation d'une importance de 100,000 francs, le Gouvernement retenait *un million*, faisant ainsi perdre à la Compagnie les intérêts de 900,000 francs.

La Compagnie eut, en outre, le malheur de faire plusieurs conventions avec le Gouvernement, qui ne furent jamais approuvées. Et, comme si cela ne suffisait pas pour la discréditer, le ministre, présentant au Parlement la convention du rachat, motiva sa proposition en disant, entre autres choses, que la Compagnie allait faire faillite. Est-il admissible qu'on puisse discréditer, de la sorte, une Société ? Est-il prudent qu'un ministre tienne un semblable langage, quand il ignore si la convention sera acceptée ou refusée ? Les conventions n'ont pas été approuvées, mais heureusement la Compagnie franchissant les obstacles, a continué à vivre, et a eu la satisfaction insigne d'obtenir l'approbation de l'homme le plus décidé à soutenir l'exploitation par l'État ; nous avons indiqué suffisamment M. Spaventa. Je maintiens que les chemins de fer seront toujours mieux administrés par une Société privée.

L'exploitation par l'État ne peut donner aucun résultat favorable, ni aux employés ni au public ; *il est même probable qu'en cas de nécessité, le Gouvernement suréleverait les tarifs pour augmenter ses revenus, de la même manière qu'il augmente les impôts.*

Au point de vue politique, je crois que l'exploitation par l'État est plus dangereuse que toute autre ; les Sociétés, jusqu'à présent, n'ont porté aucun ombrage au Gouvernement.

Elles ont des Conseils d'administration, dans lesquels il est impossible que tous les membres soient d'un même parti politique ; et, quand même il en serait autrement, on ne trouverait pas les directeurs et les chefs de service disposés à faire le sacrifice de leurs opinions personnelles pour partager la manière de voir du Conseil sur les questions étrangères au service ; tandis qu'avec l'exploitation par l'État, *il faut absolument que tous les employés pensent comme le Gouvernement qui les paie.*

Plusieurs personnes font allusion au cas de guerre. Je crois que c'est une erreur, surtout si les Compagnies sont nationales.

Tout le personnel étant italien, n'aura qu'un intérêt, celui que lui suggérera son patriotisme. Nous en avons eu la preuve pendant les guerres de 1859 et de 1866. En France, nous avons l'exemple de l'activité des Compagnies pendant la guerre de 1870.

M. le Président. — *Vous avez parlé des difficultés qui surgissent entre les Sociétés et le Gouvernement, et pourtant, vous préférez l'exploitation privée ; ne croyez-vous pas que ces difficultés pourraient être évitées ?*

M. Brambilla. — Quant aux difficultés, il y en aura toujours ; mais on peut, en grande partie, les éviter en fondant des Compagnies sur des bases solides, et, par conséquent, en ne les créant jamais avec l'intention de les mettre dans des conditions d'exploitation inadmissibles.

DÉPOSITION de M. Bellini, *ingénieur*.

En principe, je suis opposé à l'exploitation des chemins de fer par l'État, et voici les motifs sur lesquels j'appuie mon opinion :

Le Gouvernement ne doit pas se faire industriel et doit, au contraire, tendre à diminuer et à simplifier tous les services qu'il dirige, au lieu de les augmenter et de les compliquer. L'administration des chemins de fer demandant, plus que toute autre, la rapidité et la facilité dans les opérations, *je ne puis admettre qu'on*

la confie aux bureaux du ministère des Travaux publics, dans lesquels il est de règle de ne jamais céder aux réclamations que contraint et forcé par la justice du pays. Nous avons une preuve évidente de cette fâcheuse attitude du Gouvernement, dans la façon dont il a commencé l'exploitation des chemins de fer de la Haute-Italie. Il a trouvé une administration bien organisée, péchant, tout au plus, par un peu d'exagération dans la surveillance, et il l'a prise avec le parti arrêté de ne rien changer, car il était indécis sur la règlementation future à adopter pour les chemins de fer.

DÉPOSITION DE M. MONTALENTI, *capitaine d'état-major.*

M. MONTALENTI soutient l'exploitation par l'État pour le cas de guerre, et fait des citations attribuées à M. de Freycinet.

M. RANCO, député, membre de la Commission. — Je crois que M. de Freycinet n'a pas dit que l'exploitation par l'État était préférable ; il a déclaré à la Chambre des Députés, que, lui, n'aurait jamais permis l'exploitation par l'État, sinon comme expérience ; c'est pour cela que la loi sur les rachats a été approuvée ; il a dit même, que lorsqu'il était ministre de la guerre, en 1870, il a pu constater que cela aurait été pour lui un malheur, si, pendant la guerre, il avait dû faire l'exploitation des chemins de fer pour compte de l'État.

M. le capitaine MONTALENTI. — Quand M. Amilhau était directeur général des chemins de fer de la Haute-Italie, il répondit lorsqu'on l'interrogea sur sa conduite en cas de guerre avec la France, qu'il aurait donné sa démission; et, dans de telles circonstances, changer de directeur n'est pas une chose facile.

M. le député RANCO. — Mais ne savez-vous pas que si un directeur de chemin de fer venait à donner sa démission en cas de guerre, le général en chef le ferait fusiller ?

DÉPOSITION DE M. GABELLI, *ingénieur, député au Parlement* (1).

. . . .

M. LE PRÉSIDENT. — *Croyez-vous que l'exploitation provisoire faite par l'État soit une expérience sérieuse ?*

M. le député GABELLI. — J'ai voté, à la Chambre, l'exploitation provisoire par l'État, avec l'idée que l'on ferait une expérience sérieuse ; maintenant, ceux qui ont présenté la loi nous disent que cette expérience n'a pas été faite, la règlementation des chemins de fer ayant été mauvaise. Cela est vrai, jusqu'à un certain point. Non seulement des propositions de règlement ont été faites, mais on a même fait de nouveaux règlements, ce qui prouve qu'on a eu le désir de changer. Cela est si vrai, qu'on a ôté toute ingérence à la Direction de l'exploitation générale, et mis tout dans les mains du Conseil d'administration qui agit maintenant de manière à rendre plus difficile le service général des chemins de fer. Citons un exemple :

Pour une dépense de 27 francs, le Conseil a été dans l'obligation de prendre une décision.

Dernièrement on devait faire un simple changement dans la station de Conegliano, eh bien ! nous avons attendu trois mois une décision du Conseil.

Le Conseil d'administration a ceci de particulier, que tous les membres agissent comme s'ils étaient autant de directeurs spéciaux.

Je ne crois pas utile que l'administration des chemins de fer dépende directement de l'État ; la raison en est qu'il faut éliminer toutes les influences qui s'exercent dans un ministère. Ce n'est pas tant celle des ministres, sur les élections, que je crains, mais j'ai peur de nous-mêmes, de nous, députés, en particulier, qui allons chez les ministres les importuner. Ces pressions sont énormes, et tant que l'administration dépendra directement du ministère, il est impossible d'éliminer l'influence politique. Pourtant l'administration doit être autonome, mais

---

(1) M. Gabelli a écrit une brochure très intéressante sur les chemins de fer, nous en donnons quelques extraits à la fin de cette annexe.

l'autonomie n'est pas conciliable avec nos lois et notre système représentatif. Si une telle autonomie ne peut coexister avec l'exploitation par l'État, il faut nécessairement adopter le système de l'exploitation privée.

Voilà, en peu de mots, ma profession de foi sur la question des chemins de fer.

Je crois ensuite qu'il est très utile que les chemins de fer soient possédés par celui qui les exploite, parce que la propriété, sans l'exploitation, est une pure illusion, et c'est une des raisons pour lesquelles j'ai combattu le rachat.

DÉPOSITION DE M. BREDA, *président de la Société des entreprises et constructions publiques.*

M. BREDA manifeste l'opinion que l'industrie privée est seule en état de bien exploiter les chemins de fer, et, pour le prouver, s'en rapporte à ce qu'il a exposé dans sa brochure offerte à la Commission.

QUESTION N° 158.

Quelle est la meilleure solution du problème de l'exploitation des chemins de fer en Italie, eu égard à leur situation présente, à celle des sociétés qui les possèdent et les exploitent, à la richesse publique, aux intérêts des finances de l'État, à la forme du Gouvernement et à la marche des administrations publiques?

DÉPOSITION DE M. CARELLI, *ingénieur.*

M. CARELLI. — Je désire répondre à la question 158.

Je suis d'avis qu'il est indispensable que l'exploitation des chemins de fer soit faite par les Compagnies privées. Deux résultats principaux donnent la mesure économique de l'exploitation des chemins de fer :

Le produit brut, les dépenses d'exploitation, d'où résulte le produit net.

Le Gouvernement, en les exploitant, fera diminuer le produit brut et augmentera les dépenses d'exploitation, par sa tendance à abaisser les tarifs, à favoriser les intérêts des commerçants et à augmenter encore le nombre des transports gratuits déjà trop considérable.

M. le Président. — *Donc, selon vous, l'exploitation par l'État présente deux inconvénients : une diminution du produit brut et une augmentation des dépenses d'exploitation. Considérez-vous l'abaissement des tarifs par l'État comme un mal véritable ?*

Êtes-vous sûr qu'il soit, par la suite, une source de diminution du produit brut ?

M. l'ingénieur Carelli. — Il peut se faire qu'une diminution des tarifs ait des résultats avantageux pour certaines personnes, et qu'elle puisse amener une augmentation du produit brut ; mais, en thèse générale, je ne crois ni à cet avantage ni à cette augmentation, parce qu'il y a une limite au-dessous de laquelle on ne peut pas, sans perte réelle, réduire les tarifs de transport.

Une question importante de l'exploitation des chemins de fer est l'entretien du matériel roulant ; or, l'État fait mal cet important service ; voilà un motif très sérieux qui me fait préférer l'exploitation privée. *En second lieu, comment l'État pourrait-il faire des budgets réguliers avec un produit brut aussi variable que celui des chemins de fer ?*

Ajoutons, pour terminer, que les règlements de la comptabilité de l'État sont d'une application bien trop lente pour l'expédition des affaires.

M. le Président. — *Avez-vous quelque chose à ajouter à vos considérations ?*

M. Carelli. — Je soumettrai à la Commission, résumés dans un mémoire, les motifs dont je ne fais que donner ici un aperçu.

M. le député La Porta, *membre de la Commission. — Quelle est, selon vous, de l'État ou d'une société privée, l'administration la plus apte à développer le mouvement commercial des chemins de fer ?*

M. Carelli. — Une société privée; parce qu'elle est plus en mesure de savoir ce qu'il faut pour attirer, sur ses rails, le trafic qui emprunte d'autres modes de transport. Je ne suis pas d'avis que les chemins de fer monopolisés soient à l'abri de toute concurrence ; je comprends, qu'en thèse générale, ce n'est pas une industrie comme une autre, mais j'admets cependant que les autres moyens de transport puissent entrer en lutte avec elle.

DÉPOSITION DE M. MARTORELLI, *ingénieur, membre du Conseil d'administration des chemins de fer de la Haute-Italie.*

QUESTION N° 158.

Quelle est la meilleure solution du problème des chemins de fer en Italie?

M. MARTORELLI. — Je désire entretenir la Commission de la question 158.

Il est évident que les partis sont divisés sur la question de savoir si, en Italie, les chemins de fer qui constituent un service public, doivent être exploités par l'État ou par l'industrie privée ; si on doit les considérer comme une industrie, ou comme une entreprise de transports. Les partisans de l'exploitation par l'État laisseraient volontiers de côté la partie industrielle de cette exploitation; ceux qui, au contraire, préfèrent l'exploitation par les Compagnies reconnaissent, en principe, l'utilité de laisser à l'État la faculté de combiner les tarifs et de dresser la marche des trains. Il me semble qu'avant de résoudre la question, il faut savoir s'il est possible de concilier les deux opinions qui viènnent d'être énoncées.

Si la Commission me le permet, je vais exposer quelle est, selon moi, la partie du service que l'État doit conserver, et celle qu'il convient de laisser à l'industrie privée.

L'exploitation de chemins de fer n'est autre chose que la fixation d'un contrat de transport et son exécution.

La fixation des contrats se fait par celui qui distribue les billets et les bulletins d'expédition, et qui s'engage à transporter les voyageurs et les marchandises d'un lieu à un autre, avec une vitesse déterminée. Ce contrat, si l'on peut parler ainsi, a lieu entre le chef de gare ou ses employés et le public. Le chef de train, le mécanicien et les autres agents qui l'assistent pour le transport des voyageurs et marchandises, sont ceux qui exécutent le contrat. Il me semble que nous pourrions trouver le moyen de séparer ceux qui fixent les bases du contrat de transport de ceux qui l'exécutent, nous aurions ainsi trouvé la manière de laisser à l'État ce qui lui appartient, dans l'exploitation des chemins de fer, et de donner à l'industrie privée ce qui peut lui être confié. L'exploitation des chemins de fer est divisée en trois grands services : le mouvement, le trafic, la traction et le matériel.

Avec l'organisation actuelle de l'exploitation des chemins de fer, ces services sont presque complètement séparés. Ceux qui déterminent les conditions des transports et ceux qui les exécutent agissent déjà séparément.

Prenons comme exemple une marchandise qui est expédiée de Milan à Turin. Une agence de ville va prendre la marchandise à domicile et la transporte à la station où, s'il s'agit d'une grande gare, elle est consignée à une autre entreprise de camionnage (*Bastaggio*, réunion de portefaix), qui la transporte, la pèse et la consigne elle-même au chef de train qui exécute le transport. Le chef de gare ne voit même pas, une seule fois, la marchandise. Quand les colis arrivent à destination, ils sont déchargés et consignés à une entreprise de *Bastaggio*, qui, à son tour, la consigne à une autre entreprise de camionnage à domicile, chargée de la conduire au destinataire, sans que le chef de gare ou ses employés l'aient vue. Quelle difficulté y aurait-il, et quel changement apporterait-on, dans l'ordre actuel des choses, si une Compagnie puissante consentait à exécuter toutes les opérations inhérentes aux transports des voyageurs et des marchandises? L'État se réserverait la faculté de fixer les termes du contrat et lui laisserait l'opération matérielle du transport, ce qui ouvrirait encore le champ à une vaste industrie. L'État aurait de cinq à six mille agents dans toute l'Italie, chefs de gare, chefs de bureau expéditeurs, de marchandises, avec une dépense de 10 à 12 millions exclusivement pour la main-d'œuvre. Les Compagnies auraient, de leur côté, de 40 à 45 mille employés, avec 80 à 90 millions de dépenses. L'État se réserverait la plus grande liberté, pour la modification des tarifs et la marche des trains ; l'initiative privée pourrait encore se mouvoir dans les limites de l'exploitation. La manutention, la surveillance des lignes seraient confiées à celui qui s'en sert, c'est-à-dire à l'entrepreneur des transports, et, quoiqu'il soit difficile de bien séparer les frais d'entretien des dépenses de premier établissement, il me semble que la difficulté pourrait facilement se dénouer, en ce qui regarde le service ordinaire.

La difficulté d'imputer les dépenses soit au compte capital d'établissement, soit au compte d'exploitation, est certainement beaucoup plus grande. Mais cette question, avec le système que j expose, resterait sans être préjugée. Soit que la manutention

incombe à l'État, soit qu'elle doive être faite par la Compagnie, on pourra résoudre à part le problème du système d'exploitation. Les compensations à donner à la Société des transports devraient être proportionnées au travail exécuté.

M. La Porta, membre de la Commission. — *Vous avez exposé votre système, mais pour pouvoir mieux le juger, il serait utile de développer, devant la Commission, les motifs qui vous font croire que le Gouvernement n'est pas un bon industriel, et que le service de traction et de matériel doit être confié à l'industrie privée.*

M. Martorelli. — L'État, par suite des règlements de l'administration qu'il dirige, accepte ou s'impose des formalités rigoureuses auxquelles il doit nécessairement se conformer. Ce qui résulte de ce système, dans la pratique, et ce que produisent ces formalités, nous pouvons en juger par tout ce qui s'est passé sur les chemins de fer de la Haute-Italie. Cependant, cette exploitation ne peut réellement s'appeler une expérience faite par l'État, puisque son principe consiste à changer le moins possible, et à marcher sur les traces du passé.

Nous voyons quels sont les effets de l'application de la loi.

Pour une affaire de la plus petite importance, ministre et Conseil d'administration doivent attendre que la Cour des comptes ait déclaré si tout est conforme à tel ou tel article d'une loi ou d'un règlement. Peut-être interprète-t-on mal la loi ; mais cela n'en constitue pas moins des retards qui n'ont pas lieu dans une Compagnie privée, ayant, elle aussi, un bureau de contrôle. Avec cette sévérité dans l'application d'une centaine de règlements, l'État ne peut pas aujourd'hui administrer des chemins de fer qui ont 25,000 employés, pour la Haute-Italie, et 50,000 pour toute l'Italie.

Je dois aussi faire une observation sur la question des achats l'État, en vertu de la loi du 8 juillet, a donné des pouvoirs étendus au Conseil d'administration ; mais, supposons, qu'aujourd'hui, le Conseil d'une administration privée apprenne que, dans une place d'Angleterre, le charbon est à bon marché : il adresse une dépêche à l'un de ses agents et fait une provision pour trois ans d'exploitation. Tandis que le Conseil d'administration de la Haute-Italie doit agir avec une grande prudence, parce que ses

pouvoirs sont limités et précis, et qu'il y a, de plus, des raisons d'un ordre supérieur qu'il faut respecter. Je me déclare donc absolument contraire à l'idée que l'État garde la partie industrielle de l'exploitation.

DÉPOSITION DE M. LOPRESTI, *président de la Chambre de commerce de Girgenti.*

Je maintiens énergiquement que l'exploitation privée est préférable à celle de l'État; nous désirons en Sicile que l'exploitation soit confiée à une Compagnie autonome, indépendante des Sociétés du continent. La Sicile a ses objectifs particuliers, elle a besoin d'une Compagnie autonome qui étudie continuellement pour satisfaire les intérêts du pays.

DÉPOSITION DE M. l'avocat GUARNIERI, *conseiller municipal.*

Mon opinion personnelle est qu'il serait plus convenable, pour les intérêts de la Sicile, que l'exploitation fût confiée à l'industrie privée; l'expérience démontre que l'action du Gouvernement est inefficace; il est donc nécessaire que l'intérêt privé intervienne.

QUESTION 148.

Quels avantages ou quels inconvénients pourrait avoir l'exploitation par l'État en ce qui touche le commerce et les voyageurs?

DÉPOSITION DE M. ALBERTINI, *vice-président de la Chambre de commerce d'Ancône.*

Je suis d'avis que les attributions de l'État doivent être réduites, le plus possible, et que le soin des opérations industrielles doit être confié aux particuliers; j'en conclus que l'industrie des chemins de fer ne saurait être confiée aux agents du Gouvernement. Personne ne peut mettre en doute qu'elle ne soit faite avec plus d'économie par une Société privée que par l'État.

Un autre motif, pour lequel l'exploitation privée serait plus utile au commerce, c'est que, pour les avaries des marchandises,

les transactions sont plus faciles avec une Société qu'avec le Gouvernement. La menace de recourir aux tribunaux ne peut pas être une crainte pour le Gouvernement refusant de faire droit aux réclamations, parce que les particuliers perdent presque toujours les procès qu'ils engagent avec l'État. On pourrait objecter en faveur de l'exploitation par l'État, que les services des Postes et des Télégraphes ne donnent lieu à aucune plainte ; mais on sait bien que le service postal est fait par les chemins de fer, et que le Gouvernement n'est pas responsable des avaries et des retards. *L'exploitation privée peut être contrôlée par le Gouvernement, tandis que l'exploitation de l'État ne peut être contrôlée par personne. Mettre les chemins de fer entre les mains de l'État, c'est s'exposer à de sérieux dangers. On aurait l'instabilité des chefs de services comme on a l'instabilité des cabinets. L'influence des députés se ferait sentir sur toutes les branches du service. Du reste, si nous regardons à l'étranger, nous trouvons l'exploitation privée en Angleterre, en France, en Amérique et en Espagne. Comment l'Italie ne retirerait-elle aucun enseignement des résultats économiques obtenus dans ces différents pays, qui, depuis longtemps, nous précèdent dans la voie de la civilisation.*

DÉPOSITION DE M. ABBATE, *secrétaire de la Chambre de commerce de Palerme.*

Au point de vue de la marche des services, l'exploitation des chemins de fer est toujours mieux dirigée par une Société privée que par l'État. Ceux qui soutiennent l'exploitation par l'État disent que c'est un service public incombant au Gouvernement au même titre que les Postes et les Télégraphes. Mais les services des Postes et Télégraphes sont-ils vraiment faits par l'État? Je ne le crois pas, parce que, pour le service, à proprement parler, l'État a recours aux entreprises privées.

QUESTION 154.

Les Sociétés exploitantes doivent elles être propriétaires des lignes, ou vaut-il mieux qu'elles ne le soient pas?

Je crois que la Société propriétaire des lignes doit aussi les

exploiter parce qu'il est incontestable que, plus intéressée à l'entretien des travaux exécutés et à la consolidation de la voie, elle peut, à l'occasion, proposer des modifications au tracé existant.

C'est un principe d'économie financière, que le public doit payer les dépenses d'exploitation ; mais, quand c'est le Gouvernement qui exploite lui-même, si l'administration est mal dirigée, ce sont les contribuables qui payent les dépenses supplémentaires occasionnées par une mauvaise gestion.

DÉPOSITION de M. d'Ancona, *avocat, professeur d'économie politique appliquée à l'industrie.*

Partisan de la liberté absolue, je ne désire en aucune façon l'exploitation par l'État.

DÉPOSITION de M. de Torres, *inspecteur principal du matériel de la Haute-Italie.*

Je me déclare ouvertement partisan de l'exploitation par l'État : proposé à plusieurs reprises, pour l'avancement, lorsque les chemins de fer de la Haute-Italie étaient encore Société privée, je n'ai pu l'obtenir, parce que j'avais contre moi un haut fonctionnaire, devant lequel je ne voulais pas prendre une attitude qui eût manqué de dignité *(plier l'échine)* (sic). — A cette époque, il ne pouvait même pas être question de réclamer ou d'écrire dans les journaux.

Avec l'exploitation par l'État, le cas échéant, nous pouvons faire faire des interpellations à la Chambre. D'ailleurs, pourquoi le Gouvernement n'aurait-il pas d'aussi bons directeurs? Parce que les Compagnies les paient davantage? Mais le Gouvernement peut leur donner des positions honorifiques (les nommer sénateurs par exemple), situation plus ambitionnée peut-être que les forts émoluments.

EXTRAIT DES RÉPONSES

Faites par la Compagnie des Chemins de fer Méridionaux à la Commission d'enquête parlementaire sur les Chemins de fer.

1° L'État construit et exploite plus cher que les Compagnies.

Les dépenses faites, pour la construction des lignes par l'État, ont dépassé les prévisions de 33 0/0.

Sur une ligne de 322 kilomètres, dans la vallée du Sangre, l'État a dépensé 19 *millions* de plus qu'il n'avait été prévu et cela n'a rien d'étonnant.

En effet, les Compagnies ne se contentent pas d'une seule étude, pour le tracé d'une ligne à construire ; elles en font plusieurs, surtout si la ligne doit traverser des pays accidentés ; elles n'envisagent le tracé qu'au point de vue technique; de plus, les ingénieurs sont intéressés à bien faire, car leur avancement est plus rapide que dans les cadres de l'État. Il ne faut donc pas s'étonner que les Compagnies construisent et exploitent à meilleur marché que le Gouvernement. Les Compagnies ne tiennent aucun compte des influences politiques, dans le choix du tracé de leurs lignes, or, ces influences contribuent plus que l'on ne croit généralement, à augmenter les dépenses de construction.

La réponse au questionnaire rappelle à ce propos la lutte que la Compagnie dut soutenir contre le Gouvernement, qui voulait, à tout prix, pour rapprocher de quelques kilomètres un chef-lieu de la capitale, faire prévaloir son tracé qui n'était pas possible au point de vue technique, en raison des dangers qu'il présentait, et des dépenses qu'il exigeait. A cette époque l'idée dominante du

Gouvernement était de rapprocher les chefs-lieux de province de la capitale, et, pour y arriver, on sacrifiait des millions qui eussent été gaspillés, sans nécessité, si l'État avait été maître de choisir son tracé. Conclusion : les Compagnies ont épargné au pays plusieurs centaines de millions, dans la construction des lignes à elles concédées.

2° De l'abaissement des tarifs comme raison invoquée en faveur du rachat des chemins de fer.

L'État peut, très promptement, obtenir l'abaissement des tarifs ; qu'il diminue l'impôt excessif frappant les transports et qui en paralysent l'essor. Si l'impôt de 20 0/0 est admissible pour les voyageurs à grand parcours, il est, par contre, très lourd pour les transports des voyageurs dont les parcours sont restreints, ainsi que pour la grande vitesse.

Pour certains parcours, les différentes taxes absorbent 50 0/0 de ce que paye le voyageur !

D'après cela il est facile de se faire une idée des obstacles que tant d'impôts apportent au développement du trafic.

3° De l'exemple tiré des chemins de fer Belges.

Les comparaisons de nation à nation sont inadmissibles, à tous les points de vue et sous tous les rapports ; entre mille exemples qu'on pourrait donner pour montrer qu'il est impossible de comparer l'exploitation d'une ligne d'un pays à celle d'un autre pays, citons le suivant :

En 1877. — { Le charbon coûte en Italie 40 à 60 fr. la tonne ; en France 15 à 25 fr ; en Belgique 8,10 la tonne ; en Allemagne 8,75 à 17 fr. — La même proportion existe sur le fer, l'acier etc.

Tandis que toute l'Europe cite, comme modèle, les chemins de fer Belges, M. le Hardy de Beaulieu, vice-président de la Chambre des Députés, Président de la Société d'Économie politique Belge,

met en relief toutes les imperfections et les dangers de l'administration de l'État, en matière de chemins de fer ; le budget du ministère des Travaux publics ne présente, par le fait de l'administration des chemins de fer, aucune stabilité et échappe à tout contrôle de comptabilité ; c'est donc un ministère qui ne convient pas à un régime constitutionnel parce que « *tous les ans, dans la session suivante, il faut modifier les crédits votés, les compléter, les augmenter et quelquefois il faut même légaliser des dépenses qui n'étaient pas prévues ou inscrites dans le budget* » et le rapporteur montre les conséquences, onéreuses pour les contribuables, d'un tel système.

» Il résulte, dit-il, que nos chemins de fer, exploités par l'État, sont » dirigés, administrés et contrôlés administrativement au lieu de » l'être commercialement, ce qui se traduit, en définitive, *par une » perte forcée d'argent.* »

Le réseau exploité par l'État Belge mesurait, en 1878, 2,248 kilom.; le total des dépenses de premier établissement s'élevait, y compris les lignes rachetées, à 941,600,000 fr. en chiffre rond, tandis que, la situation du Trésor au 31 décembre 1878, à la même date, était de 1,030,228,867 *(situation du Trésor du 1er janvier 1879, p. 114)*. « Ce défaut de concordance que j'avais » déjà signalé à la Chambre sur le budget des Travaux publics, » je l'ai également signalé avec une note au ministre des Tra- » vaux publics, qui n'a pu donner l'explication exacte de cette » différence de 9,862,862 fr. qui existe entre les deux chiffres.

» Entre la situation donnée par le ministère des Travaux pu- » blics et celle du Trésor, il y a une différence de 10 0/0. »

Et il conclut que les chemins de fer belges sont très inférieurs, pour le service, aux lignes anglaises qui coûtent autant que les belges, et aux Compagnies françaises le *Nord* et l'*Est* qui coûtent moins. — Les dépenses par rapport au produit sont, pour l'exercice de 1878 :

État Belge	59 0/0	Great-Western	46 0/0
Great-Eastern	48 0/0	Nord français.	53 0/0
Midland	55 0/0	Est français.	60 0/0
London-North-Western .	55 0/0		

Il énumère aussi les raisons qui ont contribué à maintenir l'infériorité des lignes belges. Tous les défauts de l'administra-

tion gouvernementale intéressants à connaître, sont mis en lumière, par le rapporteur du budget des Travaux publics, à la Chambre des Députés belge.

Les grandes Compagnies sont-elles préférables aux petites? — Cette question vivement débattue à l'étranger a été résolue en faveur des grandes Compagnies. Tout le monde se rappelle la fameuse enquête faite en 1872 par la commission parlementaire anglaise « On Railway Companies amalgamation ». Ses conclusions, en ce qui concerne l'utilité et la convenance des fusions, furent les suivantes :

« Les fusions déjà faites n'ont pas entraîné les pertes qu'on » redoutait. Le service fait en commun par les Compagnies » de chemins de fer va toujours en se développant, soit par voie » de fusion ou par toute autre. »

A la suite de cet avis de la Commission parlementaire, de nouvelles fusions furent faites ; et on put constater, à l'aide d'un document officiel présenté au Parlement en 1877, que, dans cette année là :

Le Great-Western	exploite les lignes de	42	Compagnies
Le London and South-Western	—	12	—
Le Great-Eastern	—	11	—
Le London and North-Western	—	10	—
Le Caledonian	—	10	—
Le Midland	—	9	—

Le même fait se produisit exactement en France; les premières concessions de chemins de fer furent données un peu au hasard et selon les besoins locaux, mais, à peine les nouvelles Compagnies eurent-elles une exacte connaissance de leurs intérêts et de ceux du public, que la nécessité de procéder à des fusions ne tarda point à se manifester. Le réseau de *Paris-Lyon-Méditerranée* est le résultat de la fusion de 19 lignes distinctes. Le réseau de l'*Ouest*, de 14 petites lignes, et ainsi des autres Compagnies.

Tableau du trafic des principales lignes anglaises et françaises

RÉSEAU	KILOM.	NOMBRE de VOYAGEURS	TONNAGE de la MARCHANDISE	RECETTES
RÉSEAU ANGLAIS (*Ex. 1876*).				
			T.	F.
London and North West.	2.646	46.746.332	26.931.795	133.024.425
Great Western.	3.258	40.280.247	18.884.022	175.808.025
North Eastern.	2.344	29.454.228	34.343.695	162.243.850
Midland.	2.344	28.716.220	20.354.146	156.130.450
Lancashire and Yorkshir	708	36.790.466	12.653.079	89.205.000
Caledonian	1.392	14.183.126	12.743.170	73.414.675
RÉSEAU FRANÇAIS (*Ex. 1877*).				
Méditerranée	4.795	26.003.010	19.791.237	269.837.233
Orléans.	4.264	16.160.266	9.118.691	144.833.841
Nord..	1.663	19.609.410	12.274.201	122.401.059
Ouest.	2.570	33.937.180	5.688.712	103.404.013
Est.	2.274	21.959.081	7.803.410	91.536.827
Midi	2.106	10.460.489	6.240.671	67.778.675

Nonobstant cet énorme mouvement créé par des fusions opportunes, les réseaux anglais, comme on a pu le voir, ont élargi la sphère de leur activité. Le même principe a été suivi par le Gouvernement français après l'enquête de 1877 ; en effet, par conventions stipulées avec le Ministère des Travaux publics, la Compagnie du Nord vit son réseau augmenté de 400 kilomètres, et la ligne de l'Ouest de 700.

Pour la ligne de Paris à Lyon et à la Méditerranée, outre les 1,584 kil. qui restaient à construire, pendant l'exercice de janvier 1878, pour le complément de son réseau, de nouvelles lignes lui furent adjointes. Ainsi, dans les deux nations les plus puissantes, les plus intelligentes et les plus riches de l'Europe, le principe des

grands réseaux est reconnu le meilleur à la suite d'une enquête faite par des hommes compétents et impartiaux.

Ce principe, comme l'a si bien établi la Commission parlementaire anglaise, ne connaît pas de limites déterminées; en effet, le Paris-Lyon-Méditerranée en comptant les lignes d'Algérie a 7,637 kilomètres de concession et ce chiffre tend à s'augmenter. Mais en examinant bien le mode d'agglomération de ces réseaux on remarquera toujours le même phénomène Quelques grandes artères, autour desquelles les autres viennent se grouper, les font prospérer et reçoivent d'elles à leur tour la vie et la prospérité.

Ces grandes artères possèdent cependant la propriété singulière et caractéristique de suffire, à elles seules, aux grands intérêts commerciaux, tandis que les autres ne sont que le complément de celles-ci et propagent sur la superficie du pays, la vie économique qui se développe par elles — Ainsi, la ligne de Paris-Lyon-Méditerranée possède l'artère de Paris à Marseille;

L'Est, celle de Paris à Strasbourg;

Orléans a Paris à Bordeaux;

L'Ouest a les chemins du Havre, de Cherbourg et de Brest;

Le Nord a pour lui les deux grandes artères de Paris à l'Angleterre et la Belgique.

Toutes ces lignes peuvent se suffire, sans le secours de lignes secondaires, mais avec leur concours, elles acquièrent beaucoup d'importance et une prospérité plus grande.

Le même phénomène se vérifie en Angleterre et en Autriche.

Le London and North Western, réunit Londres à Liverpool et Manchester; le Great Western : Londres à Birmingham et au grand district métallurgique du pays de Galles. Le Südbahn, en Autriche, réunit Vienne au port de Trieste.

Après ces considérations, si l'on doit s'en rapporter aux exemples qui viennent d'être cités, les grands réseaux sont préférables aux petits. Le remarquable article de l'éminent économiste Leroy-Beaulieu confirme cette appréciation.

Chemins de fer de l'État exploités par les Sociétés privées.

(Réponse imprimée faite par le Ministère des Travaux publics.)

Chemins de fer Calabrais-Siciliens.

Le système de l'exploitation des chemins de fer Calabro-Siciliens adopté par la Compagnie des chemins de fer méridionaux en vertu de la Convention du 30 décembre 1871, a pour base le remboursement des dépenses réellement faites pour l'exploitation de ces lignes par la Société, à condition que celles-ci ne dépassent pas la somme annuelle de fr. 3,200 par kilomètre et que le reste des dépenses proportionnelles aux parcours des trains ne puissent, dans aucun cas, excéder les dépenses analogues qui sont faites sur le réseau des chemins de fer méridionaux.

Afin que la Société ait intérêt à provoquer l'augmentation des produits, il lui a été concédé une participation graduelle sur le produit brut, ainsi qu'une participation fixe sur le produit net quel qu'il soit. La Compagnie reçoit 4 0/0 du produit brut jusqu'à 10,000 fr.; 3 0/0 de 10,090 à 15,000 et 2 0/0 à partir de 15.000 fr. par kilomètre et 5 0/0 du produit net.

Ce système a donné pour les sept années, 1872 à 1878, un bénéfice à la Compagnie de fr. 1,611,450 56.

En ce qui concerne les résultats de l'exploitation des chemins de fer Calabro-Siciliens, par rapport, aux finances de l'État, le résultat a été *négatif*.

Dans le tableau qui suit, on relève que, pour la période de 1872 à 1877 *les pertes* pour les *finances* de l'Étta ont été de : 10,593,538 24.

La longueur réelle de la ligne en exploitation était en 1872 de 613 kilomètres. Au 31 décembre 1878, elle était de 1,137 kilomètres.

Les conditions sanitaires du parcours de ces lignes ne sont rien moins que satisfaisantes. Sur la ligne de Calabre il y a 603 kilomètres, c'est-à-dire 92 0/0 de « Malaria ».

Sur les lignes Siciliennes, il y a 349 kilomètres, soit 70 0/0 de localités infestées par la « Malaria ».

De ces conditions exceptionnelles, il résulte que la dépense annuelle moyenne du personnel de ces lignes est de 800 fr. par agent, tandis que le personnel des chemins de fer méridionaux quoique plus ancien, n'a qu'une moyenne de 793 francs.

Participation de la Société aux produits bruts et aux produits nets, accordés par la Convention.

ANNÉES	RÉSEAU SICILIEN		RÉSEAU CALABRAIS		COMPENSATION	
	Sur le produit brut	Sur le produit net	Sur le produit brut	Sur le produit net	Sur le produit brut	sur le produit net
1872	135.579 21	26.201 14	27.989 11	»	163.568 32	26.201 14
1873	140.607 10	17.393 43	29.282 30	»	169.989 40	17.393 43
1874	138.327 9	»	36.205 31	»	174.533 10	»
1875	160.371 68	»	51.635 52	»	212.007 10	-
1876	175.129 72	»	72.075 47	»	247.185 19	»
1877	197.702 98	»	92.818 47	»	290.521 45	»
1878	217.051 50	»	92.999 93	»	310.051 43	»
	1.163.769 88	43.594 57	404.086 11	»	1.567.855 99	43.594 57
	1.207.364 45		404.086 11		1.611.450 56	

ANNEXE B

CONFÉRENCES

SUR LE

RACHAT ET L'EXPLOITATION
DES CHEMINS DE FER

Faites à la Société ADAM SMITH, de Florence

EXTRAIT DE L'*Economista*

PROGRAMME DES SÉANCES

Présidence de M. PERUZZI, ancien Ministre des Travaux publics, député.

Éliminer toutes les questions relatives à la politique, à la guerre de clocher ou d'intérêts personnels : la discussion devra être absolument scientifique, pratique, et pourra être divisée de de la manière suivante :

Séparer la question du *Rachat* de celle de *l'Exploitation.*

Le Rachat peut être examiné à deux points de vue différents :

A) D'une manière *abstraite* : — L'État doit-il posséder les Chemins de fer ?

B) D'une manière *concrète* : Examiner si les motifs et les conditions spéciales du rachat sont justes et convenables,

L'Exploitation peut être examinée :

A) Au point de vue d'un autre intérêt général — Sociétés étrangères — Facilités d'exploitation en temps de guerre.

B) Au point de vue *financier*, *général* ou *spécial.*,

Au point de vue *général*, sur l'influence qu'il peut exercer sur les finances de l'État — Budget, pensions, pertes de taxes, incertitude du rendement, etc.

Au point de vue *spécial* : l'Etat a-t-il les qualités indispensables pour réussir dans l'administration financière de l'entreprise : services techniques, côté industriel, achat de charbon, de fer, etc.

C) Au point de vue *général de l'administration et de l'économie des deniers publics* : Quantité des employés, difficulté d'éviter les sollicitations.

D) Au point de vue des *lois administratives.*

Sont-elles conciliables avec les lois et règlements de l'administration publique ?

E) Au point de vue du *service public :*

La vraie garantie, qui consiste dans la législation des transports, est-elle mieux appliquée par l'État que par les Compagnies ? — Formes de jugements, juridiction, etc.

F) L'examen des diverses législations vient-il confirmer ou contredire les conclusions établies sur les précédentes questions ?

M. Sacerdoti publiciste, administrateur de Chemins de fer.

Quels sont les motifs que peut avoir le Gouvernement pour acheter au prix de un milliard 700 millions, une exploitation de 7,500 kilomètres ?

On a répété à satiété qu'il pourrait y avoir danger pour l'Italie de laisser le débouché des Alpes entre les mains d'une Compagnie étrangère. Mais on oublie qu'il existe une loi du 20 mars 1865 dont il est utile de mentionner deux articles.

Art. 281. — « *Toutes les fois que le Gouvernement a besoin d'expédier des troupes ou du matériel militaire, de quelque nature qu'il soit, à un point quelconque d'un chemin de fer public, le concessionnaire devra de suite mettre à la disposition de l'autorité et au prix établi dans l'acte de concession, tous les moyens de transport qui lui seront demandés, lors même que la réquisition devrait s'étendre à la totalité du matériel employé pour le service de la ligne.*

» *Si, par mesure d'ordre public ou pour la défense de l'État, le Gouvernement ordonnait la suspension momentanée de l'exploitation, ou faisait d'une manière quelconque interrompre une voie ferrée, les dépenses nécessitées par l'interruption et celles de la remise en état, lorsque la cause aura cessé, devront être supportées par l'État, sans que les concessionaires puissent prétendre à d'autres indemnités pour les pertes subies.* »

Et comme si cela ne suffisait pas, le Gouvernement, dans le règlement du service des Chemins de fer, du 31 octobre 1875, a pris la mesure suivante :

ART. 9. — « *Pour toute ligne de chemins de fer, le Gouvernement,* » *d'accord avec les Sociétés, a le droit de déterminer* :

» *Le nombre et la force des locomotives, la quantité et la nature* » *des véhicules qui devront être tenus en bon état pour le service de la* » *ligne.* »

Donc, aux termes de la loi, le Gouvernement peut, quand il le juge nécessaire, disposer de tout le matériel des chemins de fer.

La situation déplorable des Compagnies de chemins de fer : voilà le cheval de bataille des partisans du rachat, que j'entreprends d'examiner. Il n'est pas sérieux de défendre une opération qui coûte 750 millions. De la part du Gouvernement et de ses amis, c'est une amère dérision de s'appuyer sur ces motifs, et, à ce propos, je reproduirai les arguments développés par un journal des plus accrédités :

« Le Gouvernement, plus occupé à se faire valoir, qu'à » chercher la conciliation des intérêts, est toujours disposé à » réclamer de nouvelles réductions de tarifs pour ses transports, » à étendre les réductions à des catégories qui ne sont pas stipu- » lées par le cahier des charges, toujours prêt à demander de » nouveaux travaux, à imposer de nouveaux trains et une vitesse » plus grande à ceux qui existent, le tout sans tenir compte » du contrat bilatéral. »

Voici la réponse faite par M. Amilhau, directeur de la Haute-Italie, à la commission d'enquête industrielle :

« Nous ne sommes pas protectionnistes et, par conséquent, nous » ne demandons pas de privilège. Nous cherchons à faire le meil- » leur service possible, nous pouvons nous tromper, mais prévenus » de l'erreur, nous n'hésitons pas à nous corriger. En sept années » de direction, je ne me suis jamais obstiné à me croire infaillible. » La Direction fait tout son possible, et ne recule pas devant les » dépenses ou les sacrifices pour améliorer le service, pour conten- » ter le pays, pour rendre faciles, rapides, moins coûteuses « les communications ; mais, pour cela, il nous faut l'appui » du Gouvernement, appui dont la promesse a été vite oubliée ! !

» Pendant le Septennat, nous nous sommes trouvés dans de » mauvaises conditions : une seule année seulement nous avons » eu la paix ; pendant les autres, advinrent la guerre, les épidé- » mies, les inondations, le cours forcé, l'impôt sur la richesse » mobilière. Dans de telles conditions, il est nécessaire que le » Gouvernement nous laisse vivre, non pas avec des faveurs que » nous ne demandons pas, mais en ne cherchant pas des prétextes » pour se soustraire à ses engagements et pour échapper à l'in- » terprétation des conventions favorables à la Société.

» Nous avons droit à la garantie pour chaque kilomètre d'exploi- » tation. Pendant sept années, à chaque fin d'exercice, nous avons » présenté nos comptes au Gouvernement : ils n'ont jamais été » réglés. Nous n'avons jamais été payés d'une garantie qui, » désormais, tire à sa fin. Nous n'avons pas mieux réussi dans » l'obtention d'une partie de notre avoir : je suppose qu'il s'agit » d'une subvention malgré la garantie suffisante de notre matériel » fixe et roulant, de nos immeubles, etc.

» Les chemins de fer sont une institution humaine et la per- » fection absolue, en bonne justice, ne peut pas leur être » demandée. L'opinion publique, la presse, nous éclairent, nous » conseillent, et si nous avons tort, les tribunaux, en dernière » analyse nous jugent et nous condamnent. Quand une récla- » mation est faite, lorsqu'une plainte, se produit, une enquête » est ordonnée, des recherches sont faites pour éclaircir le fait. » Il n'est pas humainement possible de faire plus... »

Pourquoi le rachat? c'est un désir insatiable d'étendre le cercle du pouvoir, une manie de centralisation. Quel sera l'effet du rachat ?

Nous avons des données sûres, pour pouvoir le prédire mathématiquement. Nous avons eu un rachat de fait : celui des chemins de fer Romains.

L'orateur prouve que l'État y a dépensé quarante-six millions.

M. Pareto, Ingénieur.

Le groupe de ceux qui patronnent *l'exploitation* par l'État est constitué par la *bureaucratie*, qui, depuis des années, s'est acharnée contre les Compagnies, pour les détruire et pour s'y substituer.

Tout d'abord et savamment, elle a imaginé de les diviser pour mieux les combattre, se prévalant des plaintes formulées par le public contre les grandes entreprises de transport. Il y a deux ans, on faisait une guerre acharnée aux chemins de fer Romains et l'on citait comme exemple les chemins de fer de la Haute-Italie.

Quand les chemins de fer Romains tombèrent sous le coup des manœuvres si bien dévoilées par M. Sacerdoti, le gouvernement tourna ses armes contre les chemins de fer de la Haute-Italie et la guerre s'est terminée par la convention de Bâle (Rachat).

Les chemins de fer méridionaux menacés, durent aussi faire leur soumission. Que la bureaucratie tende à envahir tout, ce n'est pas un fait spécial à l'Italie ; même en Angleterre, la bureaucratie se donne du mouvement pour obtenir l'exploitation par l'État. A ce propos qu'il me soit permis de citer les paroles de l'honorable M. Goldsmith à la Chambre des Communes le 29 avril 1873.

« *L'autorité du capitaine Tyler est mise en avant en faveur du rachat* » *des chemins de fer par l'État ; mais il est naturel qu'il le regarde* » *aussi au point de vue d'une promotion à y gagner. Si le rachat* » *s'effectue, le capitaine Tyler obtiendra, sans aucun doute, un bon* » *emploi. Après cela nous comprenons bien que les employés de l'État* » *soient favorables au rachat.* »

M. Genala, député.

Il est opportun de tirer une conclusion de ces discussions sur le Rachat.

Nous voulons être pratiques et procéder par expérimentation, mais nous ne voulons pas abandonner les principes de la science qui sont les fruits de l'expérience du passé. Les motifs qu'on allègue pour ou contre le Rachat, sont généraux et spéciaux ; j'indiquerai les uns et les autres. MM. Carpi et Boselli, les deux orateurs favorables au rachat et à l'exploitation par l'État, ont cherché à démontrer « que les chemins de fer étant » un service public et un monopole doivent être entre les » mains de l'État, bien qu'en réalité l'exploitation par l'État » revienne plus cher que celle faite par les Compagnies ».

Que doit-on entendre par les mots : *service public* ? Le mot service public s'applique à mille choses ; je trouve par exemple,

les services des Omnibus, des Paquebots, des Banques, et tant d'autres ; mais pour être des services publics, il ne s'ensuit pas qu'ils doivent être entre les mains de l'État. Je conviens de l'importance économique, politique et militaire des chemins de fer, mais je désapprouve l'idée d'un État-Providence *(sic)*. . . .

Le crédit est un des éléments les plus merveilleux, mais il n'a jamais été dit que l'État devait se faire lui-même banquier.

Il n'y a aucune grande industrie, aucune institution civile qui ne se rattache à l'intérêt public, et si l'État doit intervenir pour le sauvegarder par des lois, ce n'est ni juste ni utile qu'il le fasse en confisquant les industries.

Sur la question d'ordre *économique :*

Les chemins de fer, sont, dit-on, un monopole, parce qu'ils n'ont pas de concurrence libre. M. Carpi exagère ; l'industrie des chemins de fer, quoique différente des autres industries, ressent aussi les effets de la concurrence : si les distances sont petites ? par les tramways et tous les véhicules des routes ordinaires ; si les distances, sont grandes ? par la concurrence des lignes parallèles, et des fleuves et enfin, par la mer. Il suffit de jeter les yeux sur la carte, pour voir les lignes parallèles. Nos chemins de fer côtoient la mer, de Nice à l'extrême pointe de Tirren, longent l'Adriatique, la Ligurie, et il en est de même en Sicile. Il est naturel que les navires à voiles et à vapeur rivalisent avec ces chemins de fer. Nos adversaires invoquent le rachat, pour la garantie de l'intérêt public. Voici les armes du Gouvernement pour la sauvegarder : avant qu'une ligne s'ouvre au public, le Gouvernement vérifie les travaux, le concessionnaire est tenu d'avoir un matériel roulant suffisant, d'exécuter les transports avec promptitude, de maintenir les lignes en bon état pendant toute la durée de la concession. Le maximum des tarifs est fixé, dans les cahiers des charges de la concession, et ne peut être dépassé ; la Société exploitante n'a pas le droit de les diminuer, sans homologation et une fois abaissés elle ne peut les augmenter sans l'autorisation du Ministre des Travaux publics. Le nombre, la direction, la vitesse, la coïncidence des trains sont fixés d'accord entre la Compagnie et le Ministre.

Pour le cas de guerre, M. Sacerdoti nous a lu les articles;

chaque mouvement est surveillé par les Commissaires et les Inspecteurs du Gouvernement. Non, Messieurs, les raisons de nos adversaires ne sont pas sérieuses, et, à ceux qui nous citent l'Angleterre, je réponds que là, les concessionnaires sont maîtres absolus et à perpétuité, ils ont une liberté presque sans limite; ils peuvent modifier les tarifs à leur gré ; et, cependant, il y a quatre cents Sociétés. Le Parlement, par un vote solennel en 1873, repoussa la proposition de racheter les chemins de fer irlandais.

L'orateur énumère tous les bénéfices que l'État retire des chemins de fer . . . .

Les économies que les chemins de fer procurent à l'État, tous les ans, sont considérables.

En temps de guerre, le bénéfice se chiffre par millions. La France, en 1859, a épargné 11 millions, et, en 1866, l'économie de l'État doit approcher de ce chiffre. M. de Franqueville a calculé que si l'État devait payer la poste, comme le fait l'Angleterre, 25 millions par an ne suffiraient pas.

Considérez donc tout ce que perdent les Compagnies et tout ce que gagne l'État !

M. Toscanelli, député.

Traite la question au point de vue de la pression que peut exercer l'État sur les élections, dans le cas du rachat des chemins de fer. — Il cite le fait suivant :

Quand une élection a lieu en Sicile, le Gouvernement menace d'augmenter les tarifs sur les soufres si son candidat ne passe pas. A Massa, il menace les tarifs des marbres ; c'est pour cela que, dans le Parlement, m'étant déclaré contre le rachat, je fus nommé commissaire de la Commission parlementaire, en ballottage avec l'honorable M. Sella. Je crois que, aucun des membres de l'école libérale ne peut être favorable au rachat. Quand un État est libéral, il trouve beaucoup de vitalité dans les associations des citoyens ; mais, s'il concentre toutes les forces industrielles entre ses mains, il arrive que le jour où il se trouve dans de mauvaises conditions toute la société en souffre. Les révolutions se font selon les organisations des États. En Angleterre, les révolutions se font avec les journaux, avec les

meetings, avec les luttes électorales. En Espagne, il arrive, ce qui aurait lieu en Italie, si l'État pouvait faire les élections; en ce cas, ceux qui sont mécontents du Gouvernement, ne pouvant lutter sur le terrain légal, font des révolutions violentes. Pour toutes ces considérations d'ordre politique et économique, je combattrai, de toutes mes forces, l'exploitation des chemins de fer par l'État.

. . . .

Ce qui constitue l'industrie des chemins de fer, ce sont les tarifs. Le maniement des tarifs, qui varie selon les circonstances spéciales et générales des conditions économiques et commerciales d'un pays, voilà le pivot principal sur lequel roule l'industrie des chemins de fer; mais la législation qui les régit empêche les Sociétés de modifier les tarifs.

Pour sauvegarder les intérêts du public il suffit d'établir un maximum et de laisser les Compagnies libres, selon leur situation économique de le baisser s'il leur convient; mais ce n'est pas ainsi. Une Compagnie ne peut abaisser ses tarifs sans l'autorisation du gouvernement, et quand elle les a abaissés, si l'expérience a démontré que cela est inutile ou trop onéreux, elle ne peut plus les relever sans l'autorisation de l'État qui, souvent, lui est refusée; voilà pourquoi les Compagnies hésitent à diminuer leurs tarifs à certains moments de l'année.

En France, le gouvernement ne donne pas l'autorisation d'abaisser les tarifs, pour une période de plus de trois mois, parce qu'il est impossible *a priori* de connaître le résultat. En Angleterre, on va plus loin, on fait des tarifs pour huit jours. Quand une Société, pour des raisons spéciales, se trouve avoir momentanément à sa disposition un grand matériel, elle dit : pour ces huit jours, je transporterai la marchandise aux prix des tarifs spéciaux.

Une des questions importantes dans l'industrie des chemins de fer, ce sont les tarifs de retour.

Quand il y a une exportation extraordinaire supérieure à l'importation, il convient d'abaisser les tarifs de retour pour ne pas faire revenir les trains à vide; les administrations l'ont demandé et ne l'ont pas obtenu.

Il existe aussi des conditions économiques momentanées; il y

a trois ans, dans l'Italie méridionale, il y eut une grande quantité de blés ; les trains qui exportaient ces blés devaient retourner à vide. Relativement aux tarifs uniques, je ferai observer qu'en France il y a deux lignes : celle de Mulhouse et celle de Strasbourg qui appartiennent à la même Compagnie, et, cependant pour des raisons économiques et pour les besoins du commerce, les tarifs d'une ligne sont différents de celles de l'autre ligne. Je ne parle pas des tarifs de transit, des tarifs différentiels, ce serait trop long, mais il me semble que c'est là le vrai problème industriel. La Compagnie de l'Est, en France, se trouvait dans une mauvaise situation, quand M. Sauvage fut chargé de préparer les tarifs comme il l'entendrait. En une année, les actions atteignirent le pair ; en trois années elles doublèrent, et pendant, la guerre elles n'ont baissé que de 30 francs. La même chose s'est reproduite, au chemin de fer du Nord, à l'époque de M. Émile Aubertin ; en une seule année, le rendement net fut doublé. Ces faits démontrent que l'industrie des chemins de fer nécessite une immense capacité industrielle, qu'il n'est possible de rencontrer que chez ceux qui en ont fait une spécialité, mais le Gouvernement, lui, n'est pas un bon industriel. Croyez-vous, Messieurs, que la Direction des chemins de fer au ministère des travaux publics ferait ce qu'a fait M. Sauvage en France ? Non !

. . . .

La possession des chemins de fer par l'État présente un autre danger : les influences politiques. Il m'est arrivé quelquefois, en voyageant en chemin de fer, de voir le train s'arrêter dans un endroit où il n'y avait ni champs ni maisons ; j'en ai demandé la cause et on m'a répondu que le sénateur un tel avait une villa dans le voisinage !

Si ce fait se produit avec des Sociétés intéressées, pensez à ce qui aura lieu, lorsque l'État ne pourra plus dire : *Il n'est pas en mon pouvoir de vous contenter.*

M. Sacerdoti.

Je vais examiner les points principaux de la thèse soutenue par les honorables MM. Carpi et Boselli en faveur du rachat.

Les voici : 1° l'importance des subventions ; 2° la situation

désastreuse des Compagnies; 3° les chemins de fer constituant un service public et un monopole; 4° les tarifs, etc.

Voilà les quatre points où ils se cantonnent pour soutenir que le Gouvernement doit, de la capitale où il est établi, être l'arbitre suprême de tout le mouvement des chemins de fer.

Je commence par la grande importance des subventions.

L'orateur prouve mathématiquement que le Gouvernement, avec une subvention de 53 millions, a retiré 54 millions des économies faites et des impôts perçus.

L'honorable M. Boselli, pour soutenir que les chemins de fer sont un service public et un monopole, a cité un paragraphe d'un discours remarquable fait par le Ministre des Travaux publics de France devant l'Assemblée, le 25 mai 1875 :

« *L'exploitation des Compagnies, c'est un monopole de l'État. Il ne s'agit ici ni d'une industrie libre ni de Compagnies qui en usent librement à leur profit, mais d'un monopole exercé sous la surveillance et le contrôle direct de l'État. Ce contrôle est si complet, cette surveillance est si incessante sur tous les points, qu'en réalité l'exploitation des Compagnies est une forme d'un des grands services de l'État.*

Voilà ce que dit le ministre d'un pays qui, par le sens pratique en fait d'administration, d'industrie et de finances, pourrait être notre maître. Dans un pays qui, pendant un demi-siècle ayant expérimenté toutes les formes possibles de gouvernement, sans rien changer à ce qui avait été établi sous le règne de Louis-Philippe, continue à maintenir intacts l'ancienne organisation administrative et les chemins de fer.

Que dit-il en substance? Le Gouvernement surveille, contrôle; mais il laisse ce service public dans les mains de l'industrie privée et le considère comme l'un des grands services de l'État.

Et pourquoi? Il est facile de le comprendre.

Ce service public est considéré en France comme un service essentiellement commercial, et le gouvernement n'en a jamais fait une question politique. Gouverner de loin et administrer de près est une raison de sens pratique; pour les chemins de fer, c'est une raison de sens commun:

1° La sécurité des voyageurs est mieux sauvegardée par la respon-

sabilité des Compagnies, sous la surveillance de l'État, que par l'État seulement; c'est le cas de deux signatures sur une lettre de change.

2° L'administration d'un grand réseau échappe complètement à tout contrôle financier, et c'est justement par l'existence de plusieurs compagnies qu'un gouvernement pratique, et non pas avide d'ingérence, trouve les moyens efficaces de contrôler l'une avec les autres.

3° Il est absurde qu'en face d'un service public qui marche régulièrement, on s'expose à mettre en danger le *bien* sous prétexte de chercher le *mieux*. Et si tout cela peut s'appliquer à la France, à plus forte raison on doit l'appliquer à l'Italie où, depuis vingt ans, on n'a su encore déterminer et s'arrêter à un système de comptabilité.

4° En Italie, on verrait cette singulière anomalie d'un gouvernement ayant constitué une régie intéressée pour le monopole très simple des tabacs, racheter, au moyen de sacrifices désastreux pour l'industrie privée, le monopole des chemins de fer qui est très compliqué.

5° Et enfin le public, dans ses nombreuses réclamations au sujet de l'interprétation des tarifs, des retards, des avaries, des pertes, des désastres, etc., aurait à lutter contre le gouvernement, se trouverait placé entre *l'enclume de la loi sur les conflits, et le marteau du tribunal d'exception.*

Ajoutons que lors même que les parties seraient d'accord, les longueurs administratives seraient interminables. Si donc la France laisse tout ce service public dans les mains de l'industrie privée qui, avec ses capitaux a contribué à les construire, à tous les points de vue, on peut affirmer *a fortiori*, que l'Italie doit faire de même.

En ce qui concerne l'augmentation du trafic, je cède la parole à un document statistique publié en France.

La statistique constate que le produit kilométrique des chemins de fer s'éleva de 32,000 fr. par kilom. en 1851, à 42,900 francs en 1869.

Les dépenses d'exploitation de 14,600 à 19,500; donc, un excédent de produit de 18,000 fr. en 1851, et de 23,000 francs en 1869. Cette situation semble favorable, parce que les produits s'accrurent dans une plus forte proportion que les dépenses; mais il y a le budget de premier établissement qui prélève, sur

l'exercice, la somme nécessaire au paiement des intérêts des capitaux employés. Si l'augmentation du trafic, quelle qu'elle soit, doit donner une progression plus rapide aux intérêts du capital qui a servi à construire le réseau des chemins de fer, le profit de l'exploitation est évidemment atténué; et, c'est précisément pour cette raison que le produit net fut moindre en 1869 qu'en 1851, malgré l'augmentation du trafic. Nos adversaires manquent si bien d'arguments précis pour soutenir leur thèse, qu'ils citent l'opinion de M. Leroy-Beaulieu qui, dans le *Journal des Économistes,* juin 1875, déplorait : « qu'en trois semaines, les Prussiens aient pu transporter 800 mille hommes à la frontière, alors que les Compagnies françaises dans la même période de temps n'en purent transporter que 250,000 ». Mais, avant tout, je demande : le nombre était-il le même des deux côtés? Les troupes prussiennes se trouvaient-elles dans une position identique à celles des troupes françaises vis-à-vis des chemins de fer? Si une administration de chemins de fer doit faire son devoir, les chefs de l'armée ne doivent-ils pas être prêts à faire le leur? Depuis 1870, aucune voix autorisée n'a reproché aux Compagnies de chemins de fer, en France, la plus petite faute dans les désastres de cette année si funeste pour elle. Et, cela est naturel, la France a été vaincue, dans cette lutte, parce qu'elle avait moins de soldats, moins de canons, moins de cohésion, moins de science.

M. Peruzzi, Président.

Pardon si je vous interromps, c'est pour compléter vos idées sur les transports de troupes en France, en Allemagne; la France a été la première à organiser le service militaire des chemins de fer, mais elle l'avait fait seulement sur le papier; le maréchal Niel avait imaginé un service de transports militaires, qui ne fut jamais mis en pratique après sa mort.

Par contre, le maréchal de Moltke a imaginé un système qui a beaucoup d'analogie avec celui du maréchal Niel et qui consiste, comme cela se fait aujourd'hui en Italie, à avoir un corps d'officiers et de sous-officiers qui, en temps de paix, apprennent le service des chemins de fer; qui ont une statis-

tique parfaite des moyens de transports et des quais d'une assez grande longueur dans toutes les gares, pour pouvoir charger le matériel de guerre et les hommes. Cela explique la rapidité des transports prussiens ; on envoyait les troupes dans les stations où le matériel était prêt. En France, au contraire, elles arrivaient comme arrivent tous les voyageurs.

M. Genala, député.

Dans un travail publié par le colonel Zanoli, on démontre que, dans les premiers jours de la guerre, les Compagnies de chemins de fer français transportèrent, à la frontière, 165,000 hommes, tandis que la Prusse n'en avait transporté aucun. Elle compléta d'abord ses corps d'armée et puis les envoya à la frontière. Mais, comme la Prusse s'est servi des chemins de fer Rhénans qui appartenaient, au moins les deux principales lignes, à des Sociétés privées, je ne sais pas comment l'on pourrait démontrer que la promptitude de la Prusse dépendit de ce que les chemins de fer étaient exploités par l'État.

M. Sacerdoti.

Je remercie MM. Peruzzi et Genala de m'avoir signalé des faits que j'ignorais.

M. Fontanelli.

Je désire rectifier ce qui a été dit par nos adversaires relativement à la discussion survenue à l'Assemblée de Versailles, dans laquelle le ministre des Travaux publics soutint que le monopole des grandes Compagnies est un monopole d'État.

Il s'agissait de savoir si 800 kilomètres à construire devaient être données à de petites Compagnies, ou à une des grandes Compagnies, qui aurait eu ainsi une exploitation de plus de 7,000 kilomètres. Il est vrai, qu'en cette circonstance, le ministre présenta le monopole des grandes Compagnies comme monopole de l'État, mais on a oublié de citer la réponse de M. Clapier et d'autres orateurs qui ont combattu les théories du ministre.

M. Clapier a fait observer que le monopole des grandes Compagnies n'est pas un monopole d'État ; que si l'État les subventionne, il ne s'en est pas moins réservé certains droits.

Dès 1838, le Parlement a repoussé, d'une manière absolue, toute idée de monopole de la part du Gouvernement ; les chemins de fer ont été laissés à l'industrie privée ; et, malgré toutes les tentatives faites par le Gouvernement pour construire quelque tronçon, on a toujours mis comme condition, qu'une fois la construction achevée, ce tronçon serait cédé à une Compagnie.

Enfin, l'orateur ne dissimule pas que cette question de rachat est le point le plus saillant d'un système d'administration tendant à pousser trop loin l'ingérence de l'État.

M. Lioy.

Messieurs, la question des chemins de fer a trois origines : doctrinale, politique et économique.

L'origine doctrinale est récente, elle date de Sadowa et de Sedan. On nous a enseigné que les barbares avaient apporté avec eux le sentiment de la dignité individuelle que la féodalité avait encore développée, sur les ruines de l'ancienne centralisation Romaine.

Après Sadowa et Sedan, cela n'est plus une vérité ; le citoyen appartient à l'État, depuis sa naissance jusqu'à sa mort. De l'école obligatoire, il passe au service militaire obligatoire ; à chaque pas de sa carrière, un examen, un diplôme sont nécessaires ; les croyances mêmes doivent être réglementées ; un tribunal civil doit décider si une excommunication est juste.

Dans notre histoire, nous avons d'autres traditions.

Après la centralisation impériale, nous eûmes la République romaine, et, à la suite, les glorieuses municipalités du moyen âge. Si la Prusse a vaincu à Sadowa et à Sedan, le général de Moltke nous a fait connaître que ce n'était pas à cause de l'instruction obligatoire, mais bien par la discipline militaire. Nous ajoutons le mot : *sociale*.

La Prusse a des populations féodales, qui suivent leurs nobles, les *hobereaux* à la bataille, comme elles leur obéissent dans la vie civile.

Un naturaliste français, M. de Quatrefages, a trouvé une raison plus intime de cette discipline. Le groupe de la nation prussienne est d'origine *hongro-slave* de la race des Attila, des Gengiskan, des Tamerlan. L'Allemagne, après la victoire, s'est laissé faire, parce

qu'elle avait besoin de l'unité, et il faut avouer que le prince de Bismarck n'a pas été discret ; car, après avoir absorbé presque toutes les recettes, pour les besoins de l'armée, il entend imposer une Banque impériale unique ; il voudrait à présent devenir le seul propriétaire des chemins de fer. Mais, les instincts germaniques se réveillent ; la Bavière a invoqué le traité de Versailles, et la Saxe a donné à entendre qu'elle fera opposition. L'origine politique de la question des chemins de fer vient de la crainte d'une guerre, et nous oublions ce qu'a fait la Société de la Haute-Italie en 1866. M. le ministre Jacini nous le rappelle dans son rapport de 1867, époque non suspecte, dans laquelle il reconnaît que cette Société transporta 250,000 hommes et tout le matériel de guerre sans le moindre retard. On peut objecter que la stratégie est changée et de même que, Napoléon disait que la victoire était dans les jambes de ses soldats, on peut dire maintenant qu'elle est dans le matériel et le personnel des chemins de fer. Mais qui jamais pourra prétendre que les Compagnies doivent avoir ce matériel et ce personnel ? Que l'État le forme, l'exerce en temps de paix et garde le matériel dans ses magasins ou ses forteresses.

En ce qui regarde les Sociétés étrangères, M. Sacerdoti nous a cité à propos, les articles 280 et 281 de la loi 1865 sur les travaux publics, qui déterminent le droit de réquisition des chemins de fer à toute époque.

Je passe au troisième motif : à l'économie.

L'État, nous dit-on, peut mieux exploiter les chemins de fer, parce qu'il n'a pas de dividendes à distribuer à ses actionnaires ; il abaissera les tarifs et fera de son mieux pour l'utilité du commerce. Avant tout, l'état de nos finances n'est pas dans des conditions très florissantes ; et, si l'État veut aider le commerce, il a un moyen infaillible et universel : la diminution des taxes. Ensuite, l'État peut améliorer les conditions de transport des voyageurs et des marchandises en appliquant, pour les voyageurs, un tarif qui ne dépasse pas dix centimes par kilomètre (1re classe) ; mais il faut qu'il réforme les cahiers des charges et laisse aux Compagnies toute latitude d'augmenter le trafic, au lieu de faire des conventions, comme celles des chemins de fer Méridionaux, qui fixent les dépenses d'exploitation à 7,700 francs par kilomètre, partagent les bénéfices par moitié jusqu'à 15,000 francs, et prennent le tout à partir de ce chiffre...

M. Ferrara, professeur d'économie politique.

. . . .

Au point de vue des élections, je ne crains pas les *40,000* employés d'une Compagnie, s'ils étaient dans les mains de l'État, mais je crains les *400,000*, les *4 millions*, peut-être, de solliciteurs. Ce qu'un gouvernement peut faire avec les promesses, est inimaginable ; nous autres, économistes, en avons un petit exemple qui nous touche de près, en Italie...

Partout où la question du rachat des chemins de fer a été soulevée, les partisans de l'État ont été battus et le résultat final est que des *400,000* kilomètres des chemins de fer existant dans le monde, l'État n'est pas même propriétaire de la vingtième partie.

Je rectifie l'assertion de M. Boselli ; d'après lui, les États-Unis d'Amérique tendent à racheter leur immense réseau de chemins de fer. La question n'a jamais été sérieusement agitée. L'ouverture récente de la grande ligne du Pacifique à l'Atlantique appartenant à des Compagnies privées auxquelles l'État a donné les terrains gratis, a fait naître une grande contestation ; ce pays est occupé par des agriculteurs qui, désireux de transporter leurs denrées sur les côtes de l'Atlantique, prétendaient obtenir des prix équivalents à un transport gratuit. Et, comme l'entreprise n'y pouvait consentir, il s'est formé des *grangers* ou association formant une ligue contre la Compagnie de l'Atlantique au Pacifique.

Il est vrai que cette ligue a émis la prétention du rachat, mais il n'en est pas moins exact que ses partisans n'ont été secondés ni par l'opinion publique ni par le Gouvernement ; on a même émis l'idée, assez ridicule, à mon avis, de construire une seconde ligne parallèle pour faire concurrence à la première.

En somme, nous avons tellement besoin d'exemple que, quand il n'y en a pas, nous les inventons.

M. Cini, ingénieur.

Il ne faut pas accuser les Compagnies de ne pas avoir su administrer leurs lignes. Je vous recommande la lecture de la déposition de M. Amilhau, devant la Commission d'enquête indus-

trielle, qui expose admirablement la situation faite par le gouvernement à la Société de la Haute-Italie ; elle vous édifiera sur les procédés du Gouvernement...

On invoque l'opinion publique !!...

Cette pauvre opinion publique, que chacun interprète selon ses besoins, a toujours servi les gouvernements et les partis, pour soutenir ce qu'ils désirent. Je comprends qu'un gouvernement cède devant l'opinion publique réelle ; on doit l'en féliciter, comme l'a été le duc de Wellington quand il accepta la réforme en faveur des catholiques, et sir Robert Peel, celle des lois sur les céréales ; mais alors l'opinion publique n'était pas douteuse ; elle s'était manifestée, pendant des années, par tous les moyens possibles, meetings, écrits des hommes les plus éminents d'Angleterre, etc.

J'ai bien regardé de tous côtés pour constater si, depuis le 14 juin 1875, époque à laquelle le ministre, en présentant au Parlement la convention avec les chemins de fer Méridionaux, disait dans son rapport *que l'État ne pouvait pas prendre l'exploitation des chemins de fer,* si une agitation quelconque se manifestait, je n'ai pu trouver aucune trace d'une opinion publique assez caractérisée pour pousser le Gouvernement à racheter les chemins de fer et à les exploiter.

Certainement, le public a pu se plaindre de retards dans l'arrivée des marchandises, de la marche des trains, etc., etc. ; mais de telles plaintes ont lieu partout ; dans le service des Postes on se plaint tantôt de lettres perdues, tantôt de photographies qui au lieu d'arriver à leur destination sont restées dans le tiroir de l'employé, ou d'autres faits plus graves. L'opinion publique demande-t-elle pour cela la suppression de l'administration des Postes ? Ce qui pousse le Gouvernement, c'est au contraire une *opinion privée occulte*. J'ai entendu dire que l'on veut donner à l'Europe un grand exemple ; si cela se fait réellement, je crains que l'Italie paye cher cette preuve d'orgueil que ne justifient pas ses conditions actuelles.

M. Carpi.

J'ai dit tout le contraire de ce que me fait dire le précédent orateur. Je n'ai pas prétendu que les Compagnies de chemins de

étaient des vampires dévorant la fortune publique ; au contraire, elles sont plus malheureuses que Saturne, elles se dévorent elles-mêmes. En parlant du rachat, je fais observer que cette illustre Assemblée a mis en discussion ce problème, dans le but de faire la lumière sur le projet de loi présenté au Parlement. Il est inutile de se perdre dans les divagations scientifiques des différentes écoles, ainsi qu'en comparaisons avec les autres nations qui ne sont pas dans une situation identique à la nôtre.

Affrontons donc ce problème épineux tel qu'il se présente en Italie, et considérons-le sous l'aspect général, plutôt que sous celui que présente telle ou telle Compagnie.

Quelles sont les causes qui nous ont réduits à la crise actuelle ?

Quel est le moyen de la résoudre sans qu'elle se renouvelle à brève échéance ?

Voyons si l'État est aussi coupable qu'on le prétend et si la culpabilité n'appartient pas aux Compagnies, ainsi que l'affirment certaines appréciations.

Examinons enfin si, par hasard, l'État et les Compagnies ne seraient pas ensemble victimes d'erreurs communes.

Il n'y a aucun doute à cet égard ; l'État et les Compagnies, gênés dans leur administration ont, rejeté l'un sur l'autre toutes les responsabilités; et, l'État, par une loi de gravitation, qui n'a pu être découverte par Newton, a eu le dessus.

Examinons le point culminant de la situation considérée sous son aspect général, pour combattre les difficultés, là, où elles se trouvent. A cet effet, pour sortir des abstractions, je vais donner quelques éclaircissements pris dans un de mes ouvrages sur les colonies, travail fait il y a deux ans ; on voit donc que ces études ne sont pas d'aujourd'hui et n'ont pas été faites comme on dit : *ad usum Delphini*. En 1871, nous avions, en exploitation, 6,290 kil. de chemins de fer. Leur coût en moyenne était de près de 300,000 francs par kilomètre. Ce calcul a été basé sur des données officielles. C'est-à-dire, qu'en chiffres ronds, les 6,290 kilom. revenaient à l'Italie à 1,800 millions. Chez nous, l'argent nous coûte en moyenne 7 1/2 à 8 0/0, et tout le monde sait comment le Gouvernement a payé à M. Rothschild l'intérêt de 8 0/0 sur 45 millions.

Eh bien, pour les chemins de fer, l'Italie payait 140 millions d'intérêts annuels, 60 millions par l'État et 80 millions par les

Compagnies. L'Italie, par rapport au développement des chemins de fer, selon un journal de New-York, le *Railway Monitor*, occupe la septième place et nous sommes de peu supérieurs à l'Espagne.

Voici un tableau très curieux qui se rapporte à 1873.

	Milles (1) construits	Habitants par mille carré.	Mille carré pour chaque mille de voie ferrée construit	Coût de construction par mille.	Kilomètres	Francs.
				Dollars		
États-Unis.	70.188	14	43	49.592	112.300	247.960
Allemagne.	12.208	189	17	109.952	19.532	549.760
Autriche.	5.865	158	40	73.915	9.384	369.570
France.	10.333	151	19	158.714	16.532	793.570
Russie d'Europe.	7.044	36	284	166.477	11.270	832.385
Grande-Bretagne.	15.537	265	8	176.269	24.759	881.345
Belgique.	1.301	430	9	106.987	2.081	534.935
Hollande.	886	236	15	97.202	1.417	486.010
Suisse.	820	175	18	87.134	1.312	435.670
Italie.	3.667	225	29	89.714	5.867	448.570
Danemark	420	111	34	57.112	672	285.560
Espagne.	3.401	90	54	107.156	4.441	535.780
Portugal.	453	99	81	101.311	724	506.550
Suède et Norwège.	1.049	10	180	62.438	1.678	312.190
Grèce.	100	71	199	50.000	1.609	250.000

J'ai cru opportun de donner ce tableau, pour démontrer que mes calculs sur le coût kilométrique n'étaient pas erronés, et pour être utile à ceux qui s'occupent de ce grand problème.

(1) Le mille américain mesure 1,609 mètres.

Mais, sans nous faire d'illusion, prenons, comme on dit, le taureau par les cornes : tous les ans nous trouvons, que l'administration des chemins de fer est en face d'une perte effective de 110 millions.

Le Gouvernement, pour combler ce déficit, s'adresse aux contribuables et en obtient une somme de 50 millions ; quant aux 60 millions qui restent, ils se traduisent en perte pour les actionnaires, savoir : suspension de paiement d'intérêts, dettes de toute nature, enfin ruine. Additionnez ce qui a été perdu ainsi pendant plusieurs années, en capital, ajoutez-y les intérêts composés et vous aurez déterminé le cause réelle de la crise des chemins de fer qui nous accable....

Il est inutile de donner tort à l'État, ainsi qu'aux Compagnies qui s'étaient fait l'illusion que le secours de l'État leur garantirait la vie. Il est inutile également de rejeter la faute sur les actionnaires qui ont accordé leur confiance à l'État et aux Compagnies.

La faute est à tous, et elle n'est à personne.

Pour rendre évidente la situation, permettez-moi une comparaison : imaginez-vous un audacieux qui aurait changé 1,800 millions qui rapporteraient 7 1/2 à 8 0/0 contre des fonds qui ne donneraient que 2 1/2 ou 3 0/0 par an, net ; il irait droit à la banqueroute.

L'honorable M. Ferrara était d'avis de diviser les lignes par tronçons et de permettre aux Compagnies de se faire concurrence. Cela est impossible, parce que les Compagnies d'exploitation prévoyant la concurrence, accorderaient à l'État un prix moindre si le contrat était fait à forfait (un tant pour cent sur le produit brut), et si, au contraire, il était stipulé sur la base d'un minimum, garantie du produit kilomètrique, ce serait toujours l'État qui en fin de compte payerait la différence.

La concurrence ne peut être faite que par des Compagnies n'ayant aucun intérêt avec l'État. En effet, en Amérique, la concurrence a amené la faillite de 32,000 milles de lignes ferrées et en voici le calcul :

En Amérique, le coût des chemins de fer revient à 49,500 dollars pour chaque mille de 1609 mètres; faites la division par 4 milliards et demi de faillites et vous trouverez les 32,000 milles, c'est-à-dire 51,200 kil. de chemins de fer en liquidation.

En outre, le Gouvernement de cette grande République n'y est pour rien, tandis que chez nous, le Gouvernement y est lié par une chaîne d'or.... Le congrès américain n'a fait qu'une seule exception en faveur de la grande ligne du Pacifique, à laquelle il a donné gratis quatre millions d'hectares de terrains, et a accordé des prêts sans intérêt s'élevant de 16 à 40,000 dollars par mille. Même en cela, on voit la sagacité de cette grande nation. Des prêts, mais pas de subvention kilométrique. La différence est énorme. Quelquefois même, les gouvernements n'ayant aucun lien avec les Compagnies subissent les effets des désastres de celles-ci. Je me souviens d'avoir lu dans *le Bund,* que la Compagnie de la ligne Berne-Lucerne menaçait de suspendre son service, le 10 janvier 1876, si les gouvernements cantonnaux ne venaient pas à son aide....

Malheureusement, l'énergie et la puissance nécessaires pour réparer les désastres manquent chez nous.

On peut citer la France qui a subi, en 1870, une contribution s'élevant à la somme fabuleuse de 10 milliards de francs !... Qui s'en est aperçu après deux ou trois ans ?

L'Amérique, en peu de temps, s'est relevée des énormes dépenses survenues sous la présidence Jackson.

L'Angleterre fit de même en 1826.

En Italie, il y a quelques semaines, la *Trinacria* a fait une faillite de 10 ou 12 millions, il nous semble que la fin du monde est arrivée....

Le rachat des chemins de fer n'est ni nécessaire, ni utile, ni opportun.

Il doit être repoussé dans tous les cas, parce qu'il conduirait à l'exploitation par l'État, ce qui serait : *une hérésie économique, une confusion administrative et un danger politique.* Telle est la conclusion à tirer des discours prononcés à la Société Adam Smith, dans les 6 conférences qui ont été consacrées à la question des chemins de fer.

Des ministres, auteurs des conventions, des sénateurs et des députés ayant des connaissances spéciales sur la question, des ingénieurs éminents, des publicistes, des savants, des écono-

mistes ont pris la parole; parmi, eux, 25 orateurs se sont déclarés les adversaires du rachat, et *deux* seulement en ont été partisans.

Chaque orateur a développé longuement sa thèse, et presque tous ont basé leur opinion sur des documents irréfutables.

ANNEXE C

EXTRAITS DE L'OUVRAGE

de M. GABELLI, Ingénieur, Député.

MOTIFS POLITIQUES

La Convention de Bâle, relative au rachat du chemin de fer de la Haute-Italie, était déjà signée, que le Conseil d'administration de cette Compagnie en ignorait encore l'existence. Dès que la nouvelle en fut annoncée par les journaux, le Président du Conseil télégraphia à Paris pour connaître la vérité, et reçut en réponse la dépêche suivante :

M. le comte d'Adda. Milan. — C'est vrai. Signé : ROTHSCHILD.

C'est ainsi que la Convention de Bâle parvint à la connaissance du Conseil d'administration du chemin de fer de la Haute-Italie.

Le Gouvernement, désirant employer les capitaux trop abondants et mettre à profit sa grande habileté en administration, venait de se faire industriel. Jusqu'à ce qu'il soit prouvé que la propriété des chemins de fer aux mains de l'État, est un bien pour le pays, il nous est permis de mettre en doute l'utilité de la convention du rachat. Tous ceux qui s'occupent de la question des chemins de fer peuvent et doivent même exposer les raisons qui militent pour ou contre l'exploitation par l'État. Le Gouvernement, en signant cette Convention, a déclaré que l'intérêt de l'État exigeait que les chemins de fer devinssent sa propriété ; seulement, depuis longtemps déjà, depuis Luther jusqu'à nos jours, la théorie du libre examen a fait bien des prosélytes. On ne croit pas plus à l'infaillibilité de l'État, qu'à l'infaillibilité du Pape. Dans les questions de chemins de fer, le nombre des libres penseurs augmente tous les jours. Dussé-je attirer sur moi les foudres de l'excommunication, en me donnant

comme antiministériel, je déclare que je suis luthérien en politique, et que je ne crois pas à l'utilité, pour l'État, d'avoir la propriété des chemins de fer, uniquement parce que les agents du Gouvernement l'ont déclaré et prêché. Dans cette question des chemins de fer, le Gouvernement n'a pas obéi à cette conviction profonde qui fait marcher droit devant soi, et imposer sa foi aux autres par la sincérité que l'on met à défendre sa cause.

On dit : le Gouvernement a fait de grands progrès :

En 1860, l'Italie possédait seulement *1,699 kilomètres de chemins de fer*; en 1875, elle a *7,700 kilomètres* exploités.

Donc, en quinze années, on a construit 6,000 kilomètres.

Ce n'est pas, à bien prendre, un miracle d'activité. La France, dans le même temps, en a construit *12,309*, — l'Allemagne, *13,472*, — l'Autriche, *10,632*, — la Russie, *17,463*, — l'Amérique, *67,408* — et l'Espagne (ce malheureux pays à moitié ruiné), *4,338 kilomètres*.

Mais pour construire ces *6,000 kilomètres*, nous sommes allés en avant, en arrière, à droite, à gauche, en zigzags, plus encore que ne le font les sillons de la foudre. Foi, politique, route tracée, théorie, le Parlement et le Gouvernement, n'ont rien eu de tout cela en matière de chemins de fer, ou pour mieux dire, ils ont eu autant de théories, de politiques, que d'années écoulées et que d'hommes au pouvoir.

Les premiers essais d'un système de chemin de fer, eurent lieu en 1864. M. Menabrea prépara le terrain au ministre Jacini qui signa les conventions de 1865.

Les hommes qui, dans le gouvernement du Piémont, avaient fait l'expérience du système de l'exploitation des chemins de fer par l'État et par les Sociétés privées, se prononcèrent nettement en faveur du second système, c'est-à-dire pour les concessions privées, et demandèrent, en principe, la vente de tout le réseau d'État.

Je remarque parmi ceux qui votèrent pour l'adoption de ce système, l'honorable ministre Sella, négociateur de la Convention de Bâle. MM. Bonghi, Minghetti, Spaventa, partisans, en 1865, de la vente des chemins de fer, aujourd'hui les auteurs des contrats de rachat.

Deux faits, particulièrement significatifs, à noter sur cette première période d'histoire :

D'une part, les hommes politiques du Piémont, à la tête desquels se trouvaient M. de Cavour, avaient conservé pour l'État, le chemin de fer de la capitale à la mer, et avaient concédé à des Compagnies privées, les lignes qui allaient aux frontières, ce qui, selon les théories d'aujourd'hui, doit être regardé comme une grande faute politique. D'autre part, ces mêmes hommes politiques de 1865, qui gouvernent aujourd'hui l'Italie, se prononcèrent pour la concession des chemins de fer à l'industrie privée, et déclarèrent que ce serait une faute de conserver les lignes piémontaises comme propriété de l'État.

Les ministres Spaventa et Minghetti disaient à la Chambre : « *Notre organisation administrative n'a pas le degré de solidité et* » *de perfection nécessaires pour nous permettre de diriger, sans obsta-* » *cles, un service aussi vaste et aussi important ; et, dans notre situa-* » *tion, il est encore préférable de concéder l'exploitation à l'industrie* » *privée.* » Pourquoi ces mêmes ministres, qui déclaraient partout que l'État ne devait et ne pouvait exploiter les chemins de fer, se préparent-ils à soutenir une campagne contraire ? Leurs déclarations antérieures me semblent cependant bien explicites. J'ai le malheur de n'être pas économiste, et, par le temps qui court, c'est un grand défaut. Pour trouver la solution du problème que j'étudie, j'évite de me servir de certains axiomes de la science, je les remplace par des études pratiques modestement poursuivies.

Avant tout, établissons le compte de notre richesse. Les expériences faites avec les chemins de fer, prouvent que l'Italie est un pays qui a besoin de beaucoup de temps pour développer sa propre puissance productive. Le produit actuel de l'ensemble, *7,700 kilomètres* de chemins de fer, s'élève à peine à *144 millions*, donnant *18,700 francs par kilomètre*. — Sur les *26,472 kilomètres* des chemins de fer anglais construits (1874), le produit a été de *1,481,400,000 francs*, c'est-à-dire *55,962 francs par kilomètre*. Les *20,608 kilomètres* de chemins de fer français ont donné un produit total de *867,000,000* de francs, soit *42,000 francs par kilomètre* ; et *39,400* pour les chemins de fer d'Allemagne ; *37,000* pour les lignes autrichiennes.

J'ai cité ces chiffres qui indiquent la pauvreté de notre pays comparée à la richesse des autres États, parce que cela touche de près à la question que nous traitons.

Le Gouvernement et ses économistes nous engagent à tenter l'expérience, mais ils oublient que les chemins de fer italiens ont coûté 2,500,000,000, ou, pour mieux dire, *sont représentés par cette somme considérable ;* et c'est sur cet énorme capital qu'on doit faire des expériences !

Je répète ce que j'ai dit au Parlement, au nom de la majorité de la commission parlementaire :

« Le Gouvernement nous dit *faciamus experimentum*, mais si » l'*experimentum* fait éclater les vitres et les appareils, les frais de » réparation seront supportés par le pays. Nous croyons qu'un » ministère doit connaître, ou tout au moins avoir conscience de » la valeur du système qu'il propose, et qu'un pays ne doit pas *servir de sujet d'expérience.* » J'ajoute encore : Il faut que nos ministres (que nous appellerions volontiers des chimistes de chemins de fer), soient bien persuadés qu'un chimiste sérieux, qui désirerait analyser les propriétés du diamant, ne demanderait jamais qu'on lui confiât le *Régent* et le *Mogol* pour faire des expériences. Or, les chemins de fer représentent une richesse bien autrement importante que celle de ces deux célèbres diamants . . . .

QUESTION MILITAIRE

M. Gabelli a publié un livre intitulé : « *Les Chemins de fer Italiens en cas de guerre* » qui a reçu l'approbation des généraux italiens les plus compétents. Dans l'hypothèse d'une guerre, il démontre l'inanité des craintes que peut inspirer, à certains esprits, la propriété des chemins de fer placée entre les mains des Compagnies privées. L'Italie ne possède que 1,000 locomotives et 18,000 véhicules utilisables pour les transports militaires.

La France, en 1870, avait 4,500 locomotives et 140,000 véhicules. Les chemins de fer étaient exploités par les Compagnies privées ; tous ceux qui se sont occupés de l'histoire de cette époque rendent justice à l'abnégation et au patriotisme des Compagnies, pendant ces deux années mémorables. Amis et ennemis, conservateurs *à la Du Temple,* radicaux *à la Gambetta,* tous ont déclaré que les Compagnies avaient fait ce qui était humainement possible pour servir le pays.

Et cependant, en 1871, la moitié de la France était occupée par des armées allemandes. La plus grande partie des employés est restée à son poste, et tout le matériel qui ne put rentrer à temps, dans les lignes de l'armée nationale, fut mis au service de l'ennemi. Les employés, malgré la haine justifiée qu'ils avaient pour les Allemands, firent leur devoir; et, personne en France n'a accusé les Compagnies ou leurs employés d'avoir manqué à la Patrie. Cela devrait prouver que ce danger, dont on fait tant de bruit, est une fantasmagorie créée par les partisans du rachat. L'auteur démontre l'impossibilité d'envoyer le matériel à la frontière, en cas de guerre...... Pour composer des trains extraordinaires, un Directeur doit donner des ordres aux bureaux de la Traction, relativement à l'envoi des locomotives et des wagons; aux bureaux du Mouvement, pour la marche des trains; il faut transmettre la décision aux inspecteurs du Mouvement et aux chefs de gares; faire un ordre de service pour avertir les chefs de dépôts, les mécaniciens et les chauffeurs; en adresser un second aux conducteurs et gardes-freins, et un troisième pour porter la décision à la connaissance des cantonniers et garde-barrières.

Et les commissaires administratifs?

Un ministre des affaires étrangères doit être, le premier, à pressentir les complications qui devraient fatalement surgir. Deux agents, l'un à Vintimille, l'autre au mont Cenis, ne pourraient-ils pas s'opposer à la sortie d'un matériel non réglementaire?

EXPLOITATION PAR L'ÉTAT

L'État est un mauvais administrateur; l'État ne doit pas se comparer aux industriels.

J'ai démontré qu'il n'existe pas d'intérêts politiques qui puisse engager l'État à se substituer aux Compagnies, et j'ai dit que, dans l'hypothèse où la raison politique pousserait l'État à devenir propriétaire des chemins de fer, pour les exploiter en maître absolu, cette même raison politique lui interdirait le droit d'aliéner une partie de ses droits, et de confier l'exploitation à une Société.

Le Piémont a fait une expérience approfondie de l'exploitation des chemins, *924 kilomètres* étaient exploités par l'État, et *166 kilomètres par* les Compagnies. On vient nous dire que les chemins de fer Piémontais ont donné de bons résultats; on oublie sans doute tout ce qui a été dit, lors de la vente du réseau Piémontais; on oublie que M. Sella a voté la vente du réseau, il était alors un des premiers à démontrer les défauts de l'exploitation gouvernementale. Aujourd'hui, il est au nombre des partisans les plus déterminés du rachat!....

APERÇU DES CONSÉQUENCES IMMÉDIATES

DU RACHAT DES LIGNES DE LA HAUTE-ITALIE

L'honorable M. Minghetti, en signant la convention du rachat des lignes de la Haute-Italie, nous a dit que l'excédent de dépense qu'entraînerait cette exploitation ne dépasserait pas six millions par an. Mais M. Minghetti sait comme moi que s'il a basé ses calculs sur le produit *net* de cette voie ferrée, il est loin de compte. Il sait bien que les Compagnies de chemins de fer italiens ont porté en augmentation du compte de premier établissement toutes les sommes dépensées pour l'entretien et les réparations, et, que par suite, le *rendement réel* net n'est pas celui déclaré au public; personne n'a démenti ce fait que les Compagnies ont porté au compte de premier établissement *deux*, *trois* et *quatre fois* les dépenses faites sur la ligne pour les mêmes travaux.

CONVENTIONS DE RACHAT POUR LES LIGNES

DE LA HAUTE-ITALIE

M. l'ingénieur Gabelli examine, article par article, ces conventions et il fait ressortir tout ce qu'elles ont eu d'onéreux pour les finances de l'État.

Nous payerons donc à la Société de la Haute-Italie, pour nous substituer à elle, la somme de 29,569,887 12 jusqu'à l'année 1954, et, jusqu'à 1968, nous verserons 12,774,751 26. Pour indemnité du matériel roulant, une autre annuité, constituée par autant de rente 5 0/0 au cours moyen de la Bourse de Paris pour repré-

senter la somme de fr. 119,123,139 86, et une autre annuité représentant les 20 millions que la Société doit à la Caisse d'épargne de Milan (art. 6 de la convention). Ces chiffres me suffisent pour démontrer combien cette convention est onéreuse!

Tout d'abord, je fais une observation utile à la clarté de la comptabilité. La Société de la Haute-Italie paie la taxe établie sur le revenu mobilier qui n'entrera plus dans les caisses de l'État, quand c'est lui-même qui exploitera; donc l'annuité de la somme qui sort des caisses de l'État ou qui n'y entre pas est de fr. *33,160,211 12*. Par l'article 5 de la convention, les *29,569,887 12* doivent être payés en or; en modeste arithméticien, je prends le cours de la Bourse, je vois l'agio à *8 80* 0/0, je l'ajoute à l'annuité de 29,559,887 12 × 0.088 = 2,601,270 06.

Pour acquérir la propriété des lignes, nous paierons donc, *rebus sic stantibus*, une annuité de fr. *35,761,481 18*.

. . . .

Admettons donc, avec le Ministre, que le capital pour l'équivalent de la Rente, au cours de Paris, soit de 110 millions, somme ronde. Nous devons donner cette Rente au cours moyen de Paris, dans les six mois, à la convenance de la Haute-Italie, de M. Rothschild et de toutes ses relations puissantes qui peuvent peser sur le cours à notre détriment. Mais, néanmoins, j'accepte le cours probable indiqué par MM. Minghetti et Spaventa, fr. 77 en papier ou 70 en or.

« Intérêts de *20 millions* payables en papier au cours de la » Rente (4.34 : 77) *20.000.000*, . . . *1,127,272 72*.

» Intérêts de *100 millions* payables en or au cours de la Rente » (4.34 : 70) — *6.200.000*. »

Je ne suis pas d'accord avec MM. Minghetti et Spaventa quand ils réduisent l'agio de moitié, sur cette hypothèse qu'une moitié de Rente rentrera en Italie. Si la Rente italienne repasse en Italie, la différence de l'agio sera compensée sur le capital au lieu de l'être sur l'intérêt; mais de toutes façons il sera payé. Qu'il le soit par l'Italie gouvernement ou par les Italiens contribuables ou acheteurs de Rentes, c'est tout un; et puis, que MM. Minghetti et Spaventa se rassurent: le Gouvernement n'a pas *d'argent* qui ne soit pas de *l'argent* italien.

Cette distinction, entre la fortune du Gouvernement et la fortune des Italiens, est une distinction qui n'a pas de sens. Il n'est pas nécessaire d'être économiste pour en être convaincu.

Le chiffre pour l'agio, 8.80 0/0 . . . . Fr.	515.600 »
Pour l'amortissement des 100 millions en 93 années	26.708 »
Annuité pour l'achat du matériel roulant . .	7.869.580.72
Id. pour l'achat des lignes	35.761.481.18
Conséquences directes du rachat, un total de Fr.	43.631.061.90

tel est le montant du passif.

Faisons maintenant le compte de l'actif :

Pour trouver un produit net, MM. les Ministres se sont basés sur la moyenne du produit *net* accusé par la Société, de 1869 à 1874 . . . . 32.316.442.57

Mais ils ne se sont pas aperçus que les années 1872 et 1873 furent des années exceptionnelles, par suite du transport des denrées motivé par la disette. De plus, le rendement net de 31.507,539 fr. 58 c. accusé par la Compagnie est de pure fantaisie et je le prouve :

En acceptant les chiffres du Ministère, le rendement net est de . . . . Fr.	35.097.863.58
Le passif de.	43.631.061.90
Déficit annuel . . . . Fr.	8.533.198.32 !

Mais, je le répète, la modicité relative de ce déficit est une pure *illusion;* ce compte est basé sur les données erronées du revenu net accusé par la Compagnie.

— Pour acquérir le matériel roulant de la Haute-Italie, nous payons, déduction faite de 5.77 0/0, 121,600,360 fr. 78 c. — Et, pour acheter tout ce matériel neuf, la dépense serait de 118,115,074 fr. 56 c. On épargnerait la bagatelle de 3 millions 485,286 fr. 22 c., et l'on éliminerait du service 87 locomotives à un seul axe moteur qui dépensent une trop grande quantité de charbon, et certains types de wagons dont le public se plaint avec raison.

Si on a une dépense d'environ 20 ou 25 millions par an, pour l'entretien et les travaux extraordinaires, qu'on y ajoute la différence entre le total des recettes indiquées en plus par la Compagine et

les recettes réelles; qu'on y joigne encore une dépense de cent millions pour réparation de toutes les lignes (estimation faite par la Haute-Italie elle-même) plus une autre grosse dépense de 8 millions par an pour exploiter, (*Cette somme a été acceptée par le Ministère)*, on arrive à démontrer qu'une somme de près de 50 millions sera gaspillée dans l'acquisition du matériel roulant.

Se trouvera-t-il quelqu'un qui ait le courage de voter le rachat pour des raisons politiques?

CHEMINS DE FER ITALIENS

Lignes en exploitation et concédées au 1er Janvier 1876.

	LONGUEUR en exploitation kilom.	LONGUEUR en construction kilom.	LONGUEUR en projet kilom.	TOTAL.
1r Chemins de fer propriété de l'État.				
Lignes exploitées par la Haute-Italie. . . .	579	»	»	579
— — Romains.	97	»	»	97
— — Calabro-Sicile. . . .	949	341	»	1.290
TOTAL.	1.625	341	»	1.966
2e Chemins de fer propriété des Compagnies.				
Lignes de la Haute-Italie.	2.795	48	38	2.881
— Romains.	1.576	24	»	1.600
— Méridionaux.	1.454	»	193	1.647
— Sardes.	198	»	190	388
— diverses..	56	257	282	595
TOTAL.	6.079	329	703	7.111
RÉSUMÉ				
Lignes comprises dans le réseau de la Haute-Italie..	3.374	48	38	3.460
— — — Romains. . .	1.673	24	»	1.697
— — — Méridionaux..	1.454	»	193	1.647
— — — Calabro-Sicile.	949	341	»	1.290
— — — Sardes. . . .	198	»	190	388
Lignes diverses..	56	257	282	595
TOTAL GÉNÉRAL.	7.704	670	703	9.077

PRODUIT BRUT ET DÉPENSES D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ITALIENS DE 1865 A 1875

ANNÉES	LONGUEUR moyenne d'exploitation kilom.	PRODUIT BRUT	DÉPENSES D'EXPLOITATION	PRODUIT NET	MOYENNE PAR KILOMÈTRE EN EXPLOITATION			ANNOTATIONS
					PRODUIT brut	DÉPENSES d'exploitation	PRODUIT net	
1865	3.600	60.814.826	— —	— —	16.895	—	—	M. Gabelli n'a pas pu se procurer les documents nécessaires pour contrôler les chiffres qui manquent.
1866	4.344	73.535.093	— —	— —	16.928	—	—	
1867	5.206	80.388.633	48.488.142	31.900.491	15.470	9.313	6.157	
1868	5.458	85.310.231	49.566.402	35.743.829	15.690	9.081	6.609	
1869	5.754	96.627.603	53.119.602	43.508.001	16.816	9.231	7.585	
1870	6.030	99.583.120	59.040.341	40.542.779	16.517	9.791	6.726	
1871	6.245	103.439.4 75	65.404.207	43.035.268	17.175	10.473	6.702	
1872	6.582	125.909.844	71.027.691	54.882.153	19.129	10.791	8.338	
1873	6.754	137.105.353	83.297.892	53.105.355	20.093	12.333	7.760	
1874	6.986	142.301.842	92.898.812	40.403.029	20.128	13.297	6.831	
1875	7.419	144.819.287	— —	— ~	19.520	—	—	

CHEMINS DE FER DE LA HAUTE-ITALIE

DÉPENSES

NÉCESASIRES A L'ACQUISITION DU MATÉRIEL ROULANT

MATÉRIEL	NOMBRE	ÉTABLISSEMENTS de CONSTRUCTION	PRIX PAR UNITÉ	TOTAL
			Fr.	Fr.
Locomotives à 2 wagons accouplés.	419	Maschinen Fabrik . .	60.000	25.140.000 »
id. à 3 essieux id.	249	Stephenson . .	68.750	17.118.750 »
id. à 4 essieux id.	80	Sigl.	104.000	8.320.000 »
		TOTAL. . .	. . . . .	50.578.750 »
Voitures royales . . .	12	. . . .	. . . . .	359.439 76
Wagon salon de 1re cl.	299	Chantiers de la Buire	9.000	2.691.000 »
id. mixte de 1re et 2me cl.	238	id. id.	8.000	1.904.000 »
id. de 2me classe. . .	512	Pietrarsa . . .	6.475	3.315.200 »
id. de 3me classe. . .	1.118	id	5.290	5.914.220 »
Wagons couverts . . .	7.718	Bristol Waggon Works	3.950	30.486.100 »
id plats.	5.237	id. id.	3.450	18.067.650 »
id. pour bagages. .	383	Groudona. . .	4.287	1.641.921 »
id. pour écuries. .	84	Durieux. . . .	3.900	327.600 »
id. pour bœufs et moutons.	602	Jullien	1.600	1.083.600 »
id. pour bois . . .	429	id.	2.550	1.093.050 »
id. pour balaye-neige. .	41	— — — —	— —	
id. divers	79	— — — —	— —	651.642 80
id. pour pierres . .	46	— — — —	— —	
Total des dépenses pour wagons. . .				67.562.323 56
TOTAL GÉNÉRAL				118.115.073 56

RESUMÉ GÉNÉRAL

DES TABLEAUX

annexés à l'ouvrage de M. l'Ingénieur Gabelli, Député.

TABLEAUX		LONGUEUR — En Exploitat.	LONGUEUR — En Construct.	LONGUEUR — En projet	TOTAL
		kil.	kil.	kil.	kil.
N° 1	Lignes en exploitation au 1er janvier 1867. . .	7.704	670	730	9.104
N° 2	Sommes payées aux Compagnies pour subventions et garanties kilométriques de 1865 à 1875. . fr.				480.538.068.99
N° 4	Dépenses faites pour la construction des chemins de fer Italiens, au 31 décembre 1874				2.302.050.781.13
N° 5	Dépenses de premier établissement du réseau de la Haute-Italie.				752.375.618.50
N° 7	Prix payé pour le matériel de la Haute-Italie . . .				126.046.334.37
N° 9	Tableau de la dépense nécessaire, d'après les offres des maisons industrielles, pour obtenir tout ce matériel neuf.				118.115.073,56

ANNEXE D

EXTRAITS DE L'OUVRAGE

de M. A. LUCCHESINI, ingénieur, publiciste,

INTITULÉ

RÉFLEXIONS SUR QUELQUES DÉPOSITIONS ORALES FAITES EN ITALIE DANS LES SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ITALIENS

« Si l'on donnait à l'étude des doctrines de la vie
» civile la moitié du soin que l'on met à l'étude de la
» peinture et de la gravure, on s'apercevrait bien vite
» quelle humiliante légèreté, quelle ignorance profonde
» on apporte aujourd'hui dans la discussion des sujets
» les plus graves?

» Au point de vue moral et social, l'ère des principes
» peut être appelée une époque de recul. Ne pourrait-
» on pas comparer le temps où nous vivons, à un enfant
» porté sur les épaules d'un géant?

» Pourquoi chercher à le descendre des hauteurs où
» il est placé, et le condamner à ne voir que ce qui se
» trouve aux pieds du colosse? Pourquoi lui apprendre
» à tourner en ridicule, à tirer vanité de ses hochets,
» à trembler de peur au seul nom de Croquemitaine?»

(ROMAGNOSI. — *Dell'Indole e dei fattori de l'incivilimento.*)

La Commission d'enquête sur les Chemins de fer italiens, a terminé ses travaux ; elle vient de publier les dépositions qui ont été faites, devant elle, sur les différentes questions qu'elle avait posées, et nous venons de lire ce travail avec la plus grande attention.

Pour se conformer aux instructions du Parlement, la Commission devait, avant tout, chercher la solution de cette question :

« *Y a-t-il des motifs suffisants pour déterminer un changement dans le régime des chemins de fer en Italie, pour abandonner le système de l'exploitation privée, et pour adopter celui de l'exploitation par l'État?*»

Cette question nous paraît être, en réalité, comme le pivot de toute cette enquête.

Toutes les autres questions, fort intéressantes au point de vue des mesures qu'elles ont provoquées, n'ont pas son importance ; aussi, nous proposons-nous aujourd'hui d'étudier et de passer en revue toutes les dépositions qui se rapportent à cette première question, et nous discuterons les raisons qui ont été données pour ou contre les différents systèmes.

Toutefois, avant d'aborder cet examen, nous croyons utile d'exposer nos vues personnelles sur ce qui fait le sujet principal de la discussion entre les deux partis qui luttent en ce moment pour faire triompher leur opinion, et nous chercherons à compléter ce qui a été dit jusqu'à présent sur les deux questions :

» 1° En quoi et jusqu'à quel point le service des » chemins de fer est-il un monopole ? »

» 2° En quoi, et jusqu'à quel point est-il plus une » industrie qu'un service public ? »

En admettant comme exacte la première proposition, on veut en déduire que personne ne pouvant faire concurrence au monopole, il doit être entre les mains de l'État ; on ajoute que c'est pour le bien du commerce et de l'industrie ; l'État étant plus que tout autre, à même de l'exploiter dans ce but, les Compagnies l'exploiteraient uniquement dans leur intérêt personnel, et non dans celui du public.

Nous avons toujours cru que les monopoles avaient été créés par tous les Gouvernements, uniquement dans un but fiscal, dans l'espérance d'en tirer un profit qui subviendrait aux dépenses nécessitées par les besoins de la nation ; aussi, déclarons-nous ne rien comprendre à ce monopole des chemins de fer qui doit être une source de pertes pour l'État, puisque l'État exploitant devra se préoccuper surtout de l'abaissement des tarifs, et de la protection de toutes les industries : c'est le conseil que lui donnent tous les partisans de l'exploitation par l'État.

Remarquons, cependant, qu'on demande une chose contraire au principe du monopole des Gouvernements ; c'est-à-dire au principe absolu d'équité.

S'il est vrai que les Gouvernements, même autocrates, ont fait usage du monopole, dans un simple intérêt fiscal, il est égale-

ment vrai qu'ils ont eu grand soin de le créer sur les choses qui étaient une charge pour ceux-là seuls qui s'en servaient.

Le sel, le tabac, le papier timbré, sont des monopoles fiscaux à la charge de ceux-là seuls qui en font usage, qu'ils soit nationaux ou étrangers. Tandis que, pour le monopole des chemins de fer, les choses se passent tout autrement. Si le Gouvernement, comme le désirent ses partisans, devait exercer le monopole, avec perte, pour favoriser l'industrie et le commerce, il arriverait que, contrairement aux principes des Gouvernements, fussent-ils autocratiques, notre Gouvernement constitutionnel agirait de telle sorte que ses nationaux qui ne voyagent pas, paieraient aussi pour ceux qui voyagent, et qu'ils paieraient également pour les étrangers en transit dans notre pays. C'est ce qui est arrivé, en Belgique, où le Gouvernement s'est aperçu, après quelque temps, que les tarifs à bas prix, avaient pour effet d'attirer sur son réseau une quantité de voyageurs qui préféraient transiter par ce pays pour faire une économie.

Si, au reste, les chemins de fer, en ce qui concerne leur service, sont un vrai monopole, c'est un monopole *sui generis*, j'insiste sur ce mot, parce que il est impossible que celui qui exploite un chemin de fer, ait une concurrence sur la même voie, parce que les trains ne peuvent point, comme les voitures et les chariots sur la voie publique, circuler au gré de chacun. Ainsi, tandis que le monopole du sel, du tabac, du papier timbré, peut disparaître au moyen d'une loi, il ne pourrait en être de même pour faire cesser le monopole des chemins de fer.

Donc, il faut se faire du monopole des chemins de fer, une idée autre que celle des autres monopoles; et, avant de décider que deux choses qui ont le même nom sont absolument semblables et pour cela doivent être traitées de la même façon, il faut remonter à l'origine et se demander si ce n'est pas là, peut-être, un jugement hasardé.

En tous cas, si l'on veut que ce monopole soit exercé comme les autres, par le Gouvernement, dans un intérêt fiscal, que ceux qui espèrent voir tomber la manne dans le désert, ne se fassent pas d'illusion, car où irait-on la chercher ?

Au contraire, si l'on veut faire du monopole des chemins de fer, un monopole contraire à tous les autres, c'est-à-dire un

monopole à la charge du Gouvernement, créé dans le seul intérêt du commerce et de l'industrie, (*ou pour mieux dire dans l'intérêt des commerçants et des industriels*) il faut que tous ceux qui, jusqu'à ce jour, en ont retiré avantage, se résignent à en supporter les conséquences, ceux là surtout qui, faisant partie de la classe moyenne, voyagent quand ils y sont obligés, d'autres enfin qui pensent que le Gouvernement ne doit imposer que ceux qui tirent un profit quelconque : Aussi a-t-on cru qu'on pourrait exploiter les chemins de fer en ne percevant que ce qui est nécessaire pour couvrir les dépenses, et l'on vient ainsi donner raison à ce principe que celui-là seul qui se sert d'un chemin de fer doit en payer les frais.

Mais, nous avons ici à nous occuper des chemins de fer italiens qui ne sont pas absolument dans ces conditions, et comme l'abaissement des tarifs paraît être le point sur lequel insistent toutes les dépositions, qui, en dehors des questions spéciales, ne sont que des plaidoyers *pro domo* on voit aisément combien l'objection a peu de portée dans le cas qui nous occupe.

Il convient ici de faire remarquer que l'État, qui se chargera de l'exploitation des chemins de fer, sera dans l'obligation de demander au budget des recettes, les sommes nécessaires pour combler les déficits de son exploitation; et, alors on ne voit pas bien ce qu'il y a d'immoral dans les subventions qu'il accorde aux Compagnies de chemins de fer. En agissant ainsi, il éprouve un préjudice moindre que s'il exploitait pour son propre compte, si l'on admet, avec les économistes et les gens du métier, que l'État est un mauvais exploitant.

Les chemins de fer, ont un monopole *sui generis*, quel que soit le régime sous lequel les voies ferrées soient placées.

Examinons maintenant si l'exploitation d'un chemin de fer est plutôt un service public qu'une entreprise industrielle; si elle est l'un et l'autre, ou, seulement une entreprise.

Que ce soit un service public, la chose est évidente, et il nous paraît inutile d'insister sur ce point, mais que ce soit un service public comme les Postes et les Télégraphes, c'est ce que nous ne saurions admettre ; il y a une très grande différence entre le monopole des chemins de fer et celui des Postes et des Télégraphes ; ces derniers existent par le bénéfice de la loi et

non par leur nature, la preuve en est que, dans certains pays, ces services ne sont pas monopolisés.

Le commandeur *Peruzzi*, dans sa déposition devant la Commission, a raconté comment l'ancien Gouvernement toscan, avait laissé libre le service postal.

En Amérique, le service des Télégraphes est complètement laissé à l'initiative privée, et nous nous bornerons à rappeler ce qu'en a dit M. le docteur *W. Siemens*, l'un des hommes les plus compétents dans tout ce qui concerne l'électricité.

Dire que l'État, qui se charge du service des Postes et des Télégraphes, peut se charger aussi du service des chemins de fer, ainsi qu'on l'a soutenu à tort dans certaines dépositions, équivaut à dire que celui qui est monté jusqu'à Fiesole, doit escalader le mont Blanc.

Il est facile de prouver la différence qui existe entre ces deux cas :

Dans le cas du service postal, l'Administration répond seulement des lettres qui lui sont confiées et dont elle donne reçu (lettres chargées, recommandées, etc., etc.), quant à celles qui sont simplement jetées dans la boîte (pour nous servir de l'expression usuelle), elle dégage facilement sa responsabilité en disant qu'elle ne sait pas si la lettre a été mise dans la boîte, si l'adresse était exacte, etc. Mais, dans l'exploitation des chemins de fer, ce cas ne se présentera jamais, un bagage consigné, une marchandise expédiée, sont placés dans la même condition qu'une lettre recommandée ou chargée ; il en résulte que, sur mille réclamations, la Poste ne reconnaît sa responsabilité que dans un très petit nombre de cas, et, comme Ponce-Pilate, se lave les mains du reste.

Ce que nous disons ici, tous ceux qui ont eu affaire à l'Administration des Postes, le pourront confirmer.

Avec les chemins de fer, sur mille réclamations, il faut donner satisfaction à mille intéressés, ni plus ni moins.

La responsabilité des chemins de fer comparée à celle de la Poste est donc très différente.

Dira-t-on que l'argument applicable au service de la Poste, cesse de l'être aux Télégraphes qui se trouvent dans la même situation que les chemins de fer : mais, de bonne foi, si l'on veut tenir compte des moyens dont disposent ces services, pour faire

face à leurs obligations, il faudra reconnaître qu'une comparaison est impossible. Nous avons choisi, à dessein, l'exemple des Télégraphes pour soulever une autre question, celle de la convenance d'une exploitation des chemins de fer par l'État au point de vue de la science de l'ingénieur.

Nous regrettons beaucoup, et nous sommes très surpris que ce point de vue n'ait été envisagé, ni par la Commission d'Enquête, ni par les déposants.

Le docteur Siemens, ce savant électricien, qui est aussi l'un des inventeurs les plus féconds dans tout ce qui regarde le service des Télégraphes, s'exprimait ainsi, le 23 juin 1878, lors de la réunion annuelle des Ingénieurs télégraphistes de Londres, dont il est président :

« *Is it (it may be asked,) this open competition which has stimu-*
» *lated the American inventor to bring forth Duplex telegraphy, the*
» *telephone, and others innovations ? I incline to the belief that the open*
» *competition for the public favour does act as a powerful stimulant*
» *to the invention in the United States ; a stimulant which was equally*
» *active in this country in producing a variety of novel instruments,*
» *at the time prior to the purchase of the telegraphs by the Govern-*
» *ment.* »

Traduisons :

« Est-ce cette initiative privée, (peut-on se demander,) qui a
» stimulé les inventeurs américains à mettre au jour la télégraphe
» Duplex, le téléphone et autres inventions; j'incline à penser
» que la concurrence libre a été un puissant stimulant pour les
» inventions aux États-Unis, stimulant qui a même permis à ce
» pays de produire un grand nombre d'appareils nouveaux bien
» avant l'achat des télégraphes par le Gouvernement. »

— Nous avons cru devoir reproduire ce passage si important, pour qu'on ne pût pas le lire dans un autre sens, et qu'on ne crût pas que nous avions altéré le texte et exagéré la valeur d'une telle assertion.

L'importance de cette déclaration n'échappera à personne, venant d'un homme qui n'avait certes pas, comme tant d'autres, à s'excuser de légèreté ou d'incompétence, en voyant les Américains à la tête de la télégraphie.

Le cœur se serre en pensant que notre pays, qui, on peut le dire, connaît à peine aujourd'hui le service des chemins de fer

et en donne des preuves, se trouverait d'ici à peu de temps réduit à l'impuissance, si le service des chemins de fer venait à tomber entre les mains de l'État, quelque habile que fût son administration.

En effet, ce dernier se verrait, par économie, dans l'obligation d'unifier tous les types de matériel de chemins de fer ; pour la même raison d'économie, il se verrait entravé par la nécessité, justifiée d'ailleurs, de ne réaliser un progrès quelconque qu'avec mesure et après mûre réflexion. La situation des Compagnies de chemins de fer, n'y en eût-il que deux, est toute différente ; elles ont un esprit d'émulation, un intérêt immédiat, elles sont des êtres de nature industrielle, elles sont moins gênées par les règlements, et peuvent, par conséquent, donner libre carrière au développement des ressources industrielles et administratives auxquelles donnent lieu une exploitation aussi considérable et aussi variée que celle des chemins de fer.

Que Dieu nous préserve d'une exploitation par l'État, qui nous conduirait à un *réglementarisme*, qu'on nous permette ce mot, tellement excessif, qu'il entraverait tout progrès !

Puisque, de l'économie politique nous sommes passés sur le terrain de la science, qu'il nous soit ici permis de rapporter l'opinion du comte de Cavour. Elle démontrera combien l'État doit se préoccuper de ne pas entraver l'essor de la première s'il tient à ne pas arrêter la marche progressive de la seconde.

Le comte de Cavour, dans un article ayant pour titre : *Sul discorso di Economia politica del professore Ferrara*, qui parut dans le *Risorgimento* des 14, 26 et 29 décembre 1849 et 5 janvier 1850, écrivait : Nous ne prétendons pas dire que l'économie politique arrivera à réglementer définitivement les mouvements du monde politique ; les principes qu'elle proclame, les faits qu'elle confirme, la vérité qu'elle met en lumière, sont les éléments nécessaires de tous les problèmes de l'ordre social, mais ils ne sont ni les seuls, ni les plus importants. Il en est d'autres d'un ordre infiniment supérieur qui doivent contribuer à la solution cherchée. L'économie politique, en tant que science, s'occupe exclusivement de la production de la richesse et du mécanisme de leur distribution. Or, la richesse n'est pas le seul but auquel l'humanité réunie en société doit aspirer, ce n'est pas le seul mobile des nations, et les efforts pour l'obtenir ne constituent pas la seule mission

des Gouvernements. L'homme s'est réuni en société, non pour satisfaire ses besoins matériels, pour augmenter, grâce aux produits de l'industrie, la somme de ses jouissances, mais surtout pour perfectionner ses facultés morales et intellectuelles. L'économie politique ne doit donc pas prétendre à exercer un empire absolu dans le monde; elle ne doit occuper que la seconde place; elle doit se résigner à n'être que la sœur cadette de la science et des arts qui déterminent les lois de l'intelligence et du développement moral des nations. »

Réunissez maintenant les chemins de fer et la *bureaucratie*, ces sœurs aînées, suivant le mot du comte de Cavour, et espérez en suite que la sœur cadette donnera de meilleurs résultats que si les deux autres étaient libres!

L'histoire de la Poste nous prouve que si elle a fait des progrès, cela n'est certes pas dû à la *bureaucratie* gouvernementale.

La fameuse réforme du *penny postage* n'est due ni au directeur, ni aux agents du service des Postes, mais à sir Rowland Hill, qui n'occupait aucun emploi dans les administrations des Postes, mais qui, s'intéressant à cette question, obtint de lord Lithfield, alors directeur général, toutes les informations qui l'amenèrent à reconnaître, ainsi que le raconte *the History of the Post Office* de William Lewins (1), « que le service de la Poste n'avait pas progressé comme il l'aurait dû, et comme avaient progressé d'autres grands intérêts; que les recettes de 1815 à 1835 étaient restées stationnaires, bien que la population eût augmenté de six millions, et que l'accroissement, dans le commerce et les transactions eût été en proportion de l'augmentation de la population; qui plus est, l'accroissement dans le nombre des voyageurs, rendait cette situation plus évidente encore.

» Si le service des postes s'était accru, dans la même proportion que le service des voyageurs, le revenu des Postes aurait augmenté de 50 millions de francs par an. »

(1) *That the Post-Office was not progressing as it ought, and like other great interests; that the revenues, from 1815 to 1835, had remained quite stationary, though there was, at the latter period, an additional population of six millions, and though the increase in trade and commerce had been proportionate with increase of population: again, the increase in the ratio of stage-coach travellers made the case still more clear.*

Had the duties in postage increased in the same proportion as the duty on stage-coaches travelling, the sum of two millions sterling would have been added to the postal revenue each year

D'où, cette conséquence que, dans le pays que l'on cite toujours comme un modèle, l'État avait une organisation postale préjudiciable au pays à un double point de vue : elle entravait la correspondance, et, par suite, les affaires ; elle perdait une somme de recettes que le public aurait payée très volontiers, à la très grande satisfaction de ses intérêts.

Le Gouvernement ne voyait pas cela, ou, s'il le voyait, il ne s'en préoccupait pas ; et il ne s'agit ici que de la Poste ! Nous ne pouvons pas dire aujourd'hui si notre organisation postale n'a pas les mêmes défauts, nous nous bornerons à dire que le Parlement avait décidé que la taxe postale à l'intérieur serait réduite; c'était au moment de la Convention postale entre les différents Gouvernements, qui se réunit à Paris lors de l'exposition de 1878. Cependant rien n'a été changé jusqu'à présent. Ajoutons aussi que l'Administration des Postes recommandait de ne pas cacheter à la cire, les lettres ordinaires et de n'employer ce mode de fermeture que pour les lettres recommandées, usage abandonné dans un grand nombre de pays d'Europe.

Nous citons ce fait sans y attacher plus d'importance que de raison, mais néanmoins nous pouvons conclure de ce qui précède, que le service des Postes en Italie, n'est pas encore la perfection, et ses résultats ne sauraient nous engager à confier, les yeux fermés, l'exploitation des chemins de fer à l'État.

Cette digression nous a fait oublier pour un instant notre argumentation, il convient d'y revenir.

En admettant même que le service des chemins de fer soit à la fois un service public et un monopole, il faut reconnaître que cette question présente un problème industriel difficile à résoudre, nous voulons parler de la règlementation des tarifs, qui servent de base aux transports des marchandises.

Les économistes sont d'accord sur ce point, qu'il convient de considérer comme une valeur de production le service des marchandises qui met ces dernières à la disposition de l'acheteur après avoir augmenté la valeur de la dépense relative (1).

Un exemple va le prouver :

---

(1) Say appelle ce travail une industrie commerciale. Mill, le classe parmi les travaux productifs de la première classe; il le classait autrefois parmi ceux de la 3me.

Une marchandise vaut à Milan 10 fr.; transportée à Naples, elle en vaut 15.

Pour l'acheteur napolitain, c'est exactement comme si la chose avait été fabriquée à Naples et mise en vente au prix de 15 fr.

Un industriel de Naples, après avoir étudié les moyens de fabrication, pourra réduire le prix à 14 fr. ; mais ce même résultat pourrait s'obtenir si le transport de Milan à Naples ne coûtait que 4 fr. au lieu de 5. Cette solution dépend d'une étude à faire sur la fixation des tarifs.

Donc, de ce côté, les chemins de fer remplacent les industriels et se substituent même à eux. L'objection que l'exploitation d'un chemin de fer est un service public et pas ou presque pas, une industrie, ne peut trouver grâce qu'auprès de ceux qui veulent attribuer l'augmentation du prix des marchandises à un service public et non à un travail industriel particulier.

Ce travail, l'État ne peut l'entreprendre : le service postal le prouve, et là, cependant, la question des tarifs est infiniment plus simple que dans les chemins de fer.

Ici nous voulons répondre à une objection qu'on ne manquera pas de nous faire :

Le raisonnement qui précède, dira-t-on, s'applique aux marchandises, mais pas aux voyageurs. Ceux-ci, en se transportant d'un lieu à un autre, n'acquièrent pas une valeur plus grande, et lors même qu'on voudrait considérer, comme un profit, l'économie de temps réalisée par les voyageurs de commerce, on ne peut en dire autant de ceux qui voyagent pour leur plaisir.

A cette objection, nous nous bornons à répondre que les chemins de fer rendent aux voyageurs un service et que ce service doit être payé par ceux qui en profitent.

Il nous semble donc prouvé que les chemins de fer sont, en raison de leurs tarifs, une industrie ; qu'ils sont un service public dans lequel le côté industriel domine, car la question des tarifs en est le pivot principal.

Tous ceux qui se sont occupés des questions de chemins de fer, savent quelle sagacité est nécessaire dans l'établissement des bases de tarifs, et le beau travail publié par l'administration des chemins de fer méridionaux en est une nouvelle preuve.

A l'appui de notre thèse, nous citerons un autre argument :

Si les chemins de fer appartiennent à des Compagnies privées, celles-ci auront soin, en leur qualité d'*êtres industriels*, de ne pas se laisser sacrifier aux autres industries dont elles effectuent les transports, elles discuteront avec indépendance les questions de tarifs. Elles sauront arriver à une transaction qui satisfasse les deux parties, elles agiront avec rapidité.

Mais il n'en pourra pas être de même avec l'Etat exploitant. En effet, l'État n'est pas un industriel, il agit pour le plus grand bien du pays, c'est-à-dire de tous ; aussi, provoquera-t-il de nombreuses réclamations s'il cherche à se soustraire aux demandes des industriels.

Insistons aussi sur ce point, que la rapidité à apporter dans les modifications de tarifs, lorsqu'on aura affaire au Gouvernement, est chose très discutable : qu'on se souvienne de ce que nous avons dit de la poste en Angleterre et en Italie.

La nécessité d'un contrôle absolu sur tous les actes du Gouvernement, l'obligerait à prendre lentement une décision qui doit être prise du jour au lendemain, quelqnefois du matin au soir. Si l'on objecte qu'on ne comprend pas la nécessité de ces causes de retard faciles à supprimer, en cas de nécessité, nous répondrons que si l'on accordait au Gouvernement le droit de faire et de défaire les tarifs du soir au matin, et cela sans contrôle, sous le prétexte de l'intérêt et du bien du pays, il n'y aurait aucune raison pour ne pas l'admettre aussi dans tous les cas où l'intérêt de l'État exigerait une action sans contrôle et on tomberait immédiatement dans l'arbitraire, sous le prétexte de faire le bien du pays !

Dans l'enquête, certains déposants ont porté contre l'exploitation privée l'accusation emphatique d'immoralité.

Au dire de quelques-uns, les Compagnies de chemins de fer, font plus de spéculation que d'exploitation ; à leur avis, il faut changer le régime des chemins de fer, non pas parce que l'exploitation a donné de mauvais résultats, que la sûreté des voyageurs, n'est pas assurée, que le matériel des transports est insuffisant et les tarifs trop élevés, mais parce qu'il faut relever le pays démoralisé par les agioteurs, ces vampires qui, semblables au meunier, s'enrichissent, aux dépens du pauvre peuple.

Tirade plus vieille que l'établissement des chemins de fer ! Le

comte Petitti s'en servait déjà, dans son fameux livre (*Delle Strade ferrate Italiane, etc.* 1845).

Nous avons traité ce livre de « fameux » d'abord parce qu'il contient plusieurs documents historiques relatifs aux chemins de fer, entre autres, le rapport dans lequel M. Medaglia, en 1841, proposait au roi de Sardaigne de percer les Alpes sous le mont Fréjus, entre Bardonèche et Modane.

Ensuite, parce qu'il inspira un article, plus fameux encore, que publia *la Revue nouvelle* en 1846, et qui était dû à la plume du comte de Cavour.

On sait que ce dernier ne laissait jamais échapper l'occasion d'attirer à l'Italie les sympathies de l'étranger qui lui étaient nécessaires pour atteindre le but que, dès cette époque, il s'était proposé.

Nous reproduisons en entier cet article parce qu'il nous paraît répondre à l'accusation et aussi parce qu'il servira à prouver que le comte de Cavour n'était pas partisan de l'exploitation par l'État ainsi qu'on s'est plu à le dire.

Du reste, nous croyons qu'il ne peut qu'y avoir avantage à reproduire en ce moment les travaux économiques du comte de Cavour (1).

Parmi toutes les raisons données en faveur de l'exploitation par l'État, celle qui prédomine est que l'État pourrait plus facilement conclure avec les autres États des traités pour les tarifs internationaux.

Une telle affirmation nous paraît un peu hasardée, cela s'appelle « vendre la peau de l'ours avant de l'avoir mis à terre », car, si les autres États n'exploitent pas eux-mêmes, l'État italien ne pourra pas traiter avec eux, pour les tarifs internationaux ; il faudra qu'il traite comme un simple particulier avec les Compagnies de chemins de fer des autres pays.

Les déclarations faites devant la Commission, par M. *Braida*, chef de division au ministère des travaux publics, viennent corroborer ces observations.

Cette idée est venue de ce que l'État fait les traités de commerce, mais il convient de remarquer que tous les gouvernements ont l'administration des douanes.

---

(1) Voir, à la fin, note n° 1, l'article du comte Cavour, p. 243.

Nous avons pu voir, jusqu'à présent, qu'un traité de commerce n'a jamais été conclu d'une façon aussi expéditive qu'une convention de service commun entre des sociétés privées. Celles-ci laissent de côté toute question politique, tandis que les gouvernements, lorsqu'ils traitent, voient la politique partout, même dans les choses les plus futiles. Cela ressort avec évidence, pour nous, des études que nous avions faites sur les projets de traités de commerce.

Nous aurions voulu reproduire ici l'opinion de M. *Bergius*, sur les inconvénients de l'exploitation par l'État, opinion développée dans un livre intitulé : *Grundsätze der Finanzenissenshaft*, Berlin, 1865, qui date d'une époque où la question n'était pas encore à l'ordre du jour et qui est écrit sans passion ; nous nous abstenons cependant, l'auteur n'ayant envisagé la question qu'au point de vue militaire, mais nous recommandons cet ouvrage à nos lecteurs.

. . . .

M. Defrancesco, directeur du journal *l'Avenir de Sardaigne*, dit que l'exploitation par des Compagnies privées est préférable, et cela, avant tout, parce que le Gouvernement dépenserait davantage; en second lieu, parce qu'il est difficile que le Gouvernement réussisse à exercer un contrôle sur lui-même, alors qu'il ne peut pas même l'exercer sur les sociétés privées.

Tous les jours, nous voyons que les commissaires administratifs ne remplissent pas la mission pour laquelle ils ont été institués. Selon lui, ils devraient exercer une surveillance sur le service de façon à prévenir les inconvénients, tandis qu'ils arrivent lorsque les inconvénients dont on se plaint ont eu lieu, ils ne peuvent faire autre chose que les expliquer, ils le font mal n'ayant pu les prévenir.

Il nous semble que ces observations ne sont pas du tout sans fondement, dans la Sardaigne spécialement, où l'ingénieur Angeli, chargé de la surveillance des chemins de fer sardes, confirme quelques-unes des observations sur le matériel roulant, faites par le directeur de *l'Avenir de Sardaigne*.

— Nous avons fini de recueillir ces vœux. Si nous comptons toutes les dépositions sans tenir compte de leur importance, c'est-à-dire en les considérant comme étant de même valeur, celles de MM. Corsi, Peruzzi, Morandini, Sacerdoti, etc., et celles de ceux qui n'ont pas étudié la question de chemins de fer, nous croyons que le nombre donne raison au commandeur Allievi, qui a dit dans sa déposition : « **Je soutiens que le pays n'a aucune tendance vers l'exploitation par l'État** », **et nous ajoutons que cela est prouvé par le résultat des dépositions de l'enquête que nous avons passées en revue.**

On nous répondra, nous le savons, que cela peut être ; qu'en effet, il résulte des réponses faites à la Commission, que la majorité des déposants s'est déclarée pour l'exploitation privée, mais que la question des chemins de fer, en temps de guerre, doit jouer un grand rôle dans la solution à donner, et certainement faire pencher la balance en faveur de l'exploitation par l'État.

Examinons donc cette question, et cherchons, dans la mesure de nos moyens à la résoudre complètement.

M. l'ingénieur Lucchesini continue ses réflexions sur les autres dépositions et se résume ainsi :

. . . .

. . . .

L'enquête que nous venons de résumer, montre que le pays n'est pas encore pénétré de cette idée, que, sans l'exploitation par l'État, la patrie doit être déclarée en danger.

Et, cependant, puisqu'il y a des gens autorisés, ayant dévoué leur vie à faire grandir cette patrie, qui témoignent leur inquiétude sur ce point, nous allons nous efforcer de les rassurer et de prouver que leurs craintes peuvent être comparées à celle qu'un amour aveugle inspire aux parents pour l'enfant qu'ils ont élevé.

Nous le savons, les Chemins de fer, ces grands instruments de paix, peuvent devenir, à un certain moment, une arme de guerre, et cette arme doit être en état de servir.

Le général Cadorna le disait fort justement à Palerme : C'est du résultat d'une bataille que dépend tout le sort d'une nation , et l'issue de cette bataille peut dépendre de la concentration plus ou moins rapide de l'armée.

Mais, si l'on veut résoudre cette question, il faut laisser de côté

les abstractions et entrer dans les plus minutieux détails, sans cela nous n'arriverons à rien.

Qu'est-ce en somme que le gouvernement? Une collectivité composée d'individualités qui ne sont pas infaillibles. Il est alors évident que ces hommes qui dirigent la chose publique, alors même que les chemins de fer seraient dans les mains du Gouvernement, ne se laisseraient pas surprendre par une guerre ; mais la chose serait bien plus grave, si les hommes au pouvoir pourvoyaient, à la légère, à la chose publique, parce qu'ils pourraient négliger les chemins de fer. S'il arrivait qu'un jour le Gouvernement, forcé par la nécessité d'un modeste budget, réduisît les sommes nécessaires à l'acquisition du matériel des chemins de fer, au grand détriment du commerce, et la chose n'est pas impossible, et que l'année suivante la guerre éclatât, le Gouvernement aurait administré plus mal qu'une Société privée.

Or, nous en avons déjà vu beaucoup et partout de ces hommes qui pensent à toute autre chose qu'à la bonne gestion des affaires publiques.

Tous les désastres ont toujours été attribués aux fautes commises par le Gouvernement, et pour faire pardonner son imprévoyance, ce dernier a toujours cherché à accuser les choses, le temps et les hommes.

Cela dit, demandons-nous pourquoi les chemins de fer sont un puissant moyen de guerre, et voyons s'ils pourront être plus utiles dans les mains du Gouvernement que dans celles des Compagnies privées.

Les chemins de fer sont un puissant moyen de guerre, parce qu'ils permettent, aujourd'hui que la tactique est changée de transporter les troupes, dans un endroit donné.

On dit que s'ils dépendent du gouvernement, ce transport se fera plus sûrement qu'avec les Compagnies. A première vue, cela peut sembler spécieux ; il reste cependant à en faire la preuve : Lorsqu'il s'agit de transporter et de concentrer une armée, en peu de temps, on demande aux Compagnies de chemins de fer de déployer toute leur puissance; dans ce bref délai, on leur demande de mettre en jeu tous les moyens dont elles disposent. Changer d'un trait et vite le système du trafic qu'elles développent depuis longtemps en temps de paix, sans obstacles et sans inconvénients pour le bien du pays. Aux trains rapides, légers, traînés par des

locomotives légères, il faudra substituer, sur le champ, des trains pesants, courant sur la ligne avec des vitesses égales ou peu s'en faut, à celle des trains express. Ces trains exigeront des engins très puissants et souvent accouplés, très longs, nécessitant aux lieux d'arrêt ou de bifurcation, des garages différents des garages ordinaires. Nous ne savons si, pour tout cela, le Gouvernement fera mieux qu'une Compagnie.En temps de paix, le Gouvernement devra, comme toute société, faire un service *de paix* ; il lui faudra donc un matériel de paix composé de wagons, de voitures et de locomotives utiles au commerce et en nombre suffisant, pour répondre à ses exigences. Le Gouvernement trouvera assez inutile d'avoir, en temps de paix, tout le matériel qui lui est nécessaire en temps de guerre.

On ne peut mettre en doute que les Sociétés ne sont pas responsables de l'état actuel des choses. Pouvaient-elles prévoir que, pendant les 90 ans de leur concession, la guerre éclaterait une ou deux fois pendant leur existence ? Elles n'ont pas tenu leur matériel et leurs voies dans ces conditions anormales, qui sont indispensables en temps de guerre, mais jamais en temps de paix.

Les Sociétés, pas plus que le Gouvernement ne pourraient avoir, en temps de paix, des locomotives à marchandises inoccupées pour pouvoir les substituer aux locomotives à voyageurs, insuffisantes pour les trains militaires

M. Di Lemma, lieutenant-colonel d'état-major, chef de la direction des transports et commissaire militaire pour les chemins de fer de la Haute-Italie, dit qu'il y a en Italie 500 locomotives et 15,000 wagons utilisables pour la mobilisation de l'armée en temps de guerre. Les machines à marchandises seules utilisables, sont insuffisantes pour la traction des 15,000 wagons, et, il serait donc nécessaire, en cas de besoin, d'avoir recours aux autres types de machines. C'est pourquoi il conclut qu'en cas de mobilisation, il faudrait suspendre le service ordinaire. Il s'étend sur les questions techniques qui ne nous intéressent pas. M. Di Lemma n'a pas fait connaître son opinion sur la thèse qui nous occupe. Toutefois, nous lisons dans sa déposition que :

« Si les services de chemins de fer, lors des transports de » troupes, en 1866, n'ont pas bien marché, ce ne fut pas, faute de » capacité dans le personnel des chemins de fer, mais parce » qu'on n'était pas préparé ; il n'y avait pas d'accord entre le

» personnel militaire et celui des chemins de fer, et il n'y
» avait pas de matériel roulant ; non pas qu'il manquât absolu-
» ment, mais on ne pût pas le concentrer en un lieu voulu, dans
» un temps donné. »

Nous croyons que le colonel Di Lemma, en disant qu'il n'y avait pas d'accord, a voulu parler de l'ignorance dans laquelle se trouvaient les agents, des exigences des deux services réunis.

Cependant il nous semble que M. Di Lemma laisse supposer qu'il ne voit pas d'absolue nécessité à mettre entre les mains du Gouvernement les chemins de fer, pour assurer les transports militaires.

De l'énonciation qu'il fait des ordres donnés par l'Autriche et la France aux Compagnies de chemins de fer, on pourrait induire que tous ces Gouvernements n'ont pas non plus reconnu cette nécessité. En effet, il déclare, dans sa deuxième déposition, qu'il est convenable que les Sociétés aient une discipline uniforme, parce que, si une partie du personnel d'une Société était obligée de passer d'un réseau à un autre, il ne se trouverait pas dans l'ignorance de ce qui se fait dans cette dernière.

Nous croyons que ce désir a été satisfait en Italie.

On pourrait recueillir, dans le courant de cette déposition, des faits qui prouveraient que le Gouvernement, comme les Sociétés, et plus encore peut-être, a fort peu de tendance à dépenser des sommes pour travaux jugés nécessaires par le ministre de la guerre.

Comme exemple à l'appui, on peut citer le cas du chemin de fer Parme-Spezzia, voie ferrée militaire, où une commission refuse d'exécuter les travaux réclamés par le Ministre de la Guerre. Si cette ligne eût appartenu à une Société privée, on n'aurait pas hésité de signaler son manque de patriotisme, et la chose eût fait grand bruit. Mais elle est passée inaperçue, parce que la ligne est construite par le Gouvernement qui n'a pas, comme les Sociétés, pour unique but, de retirer les intérêts de son capital engagé.

Nous nous permettons de signaler le fait aux partisans de l'exploitation par l'État, en les priant de lire cette déposition qui est très intéressante, par certaines anecdotes qu'elle relate sur la bureaucratie gouvernementale. Si la déposition ne réussit pas à ébranler leurs convictions, elle aura peut-être pour effet de les engager à étudier à nouveau la question. Ils changeraient peut-être aussi d'avis en lisant le discours du maréchal de Moltke cité

par M. Di Lemma, dans lequel il parle des 49 administrations de chemins de fer avec lesquelles le Gouvernement prussien a dû s'entendre pour exécuter le transport des troupes en 1870.

Voici le passage cité :

« *Les chemins de fer sont devenus, de nos jours, un des moyens de guerre des plus essentiels : L'organisation du transport de grandes masses de troupes, sur des zones déterminées, exige une étude très sérieuse et très compliquée qui doit être maintenue continuellement au courant. Chaque nouvelle ligne de communication y introduit des variantes. Même, quand nous n'employons pas toutes les lignes, il est nécessaire que nous recherchions la plus grande simplification possible, et qu'au lieu d'avoir, à l'avenir, affaire avec 49 Compagnies, nous n'ayons à traiter qu'avec une seule.*

» *Messieurs, je ne méconnais en aucune façon, les services que nous rendirent les chemins de fer de propriété privée, à une époque importante, mais je suis convaincu qu'on peut obtenir des résultats meilleurs.* »

En Italie, les Sociétés sont au nombre de trois, que les conventions Depretis réduisent à deux.

L'Allemagne a vaincu et elle avait à s'entendre avec 49 administrations. En Italie, il y a des gens qui tremblent à la pensée que ces deux Compagnies, pour servir l'ennemi, pourraient envoyer à la frontière leur matériel roulant. *(Notons qu'aux termes de la convention Depretis ce matériel ne leur appartiendrait même pas.)*

En demandant l'exploitation par l'État, comme en Prusse, on fait une confusion regrettable.

Dans les 49 lignes dont la Prusse s'est servie, quinze étaient déjà gouvernementales, cinq étaient privées mais exploitées par l'État en 1870. Les quinze premières avaient un réseau de 8,255 kilomètres, les cinq autres comprenaient 1,951 kilomètres, formant en tout 10,206 kilomètres exploités par l'État, comparés à 18,311 kilomètres qui formaient le total des lignes de l'Empire d'Allemagne pendant cette année (1).

Ce n'est donc pas qu'en Prusse on désire *l'exploitation par l'État*, dans le sens que nous donnons, en général, à cette expression.

---

(1) Ces données sont extraites du livre *Deutsche Eisenbahn Statistik für das Betriebs-Jahr 1870*.

Notons que dans ce travail les Compagnies de chemins de fer sont au nombre de 51 et non 49, comme l'indique le passage cité par le discours du maréchal de Moltke.

Expliquons-nous une bonne fois pour toutes, si nous voulons nous entendre :

Ce que l'on demande, en Prusse, c'est que l'autorité militaire dispose, seule, des chemins de fer, et même des lignes qui appartiennent aux Gouvernements qui dépendent et sont, pour ainsi dire, les vassaux de l'Empire.

En agissant ainsi, la Prusse prévoyait le cas où le Reichstag viendrait à déclarer une guerre à laquelle la Bavière, par exemple, serait opposée, et elle veut empêcher que celle-ci, bien que tous les chemins de fer appartiennent au Gouvernement, puisse mettre obstacle, avec son exploitation gouvernementale, aux manœuvres militaires.

Voilà ce que l'on craint en Prusse, et voilà pourquoi on demande, non pas que l'exploitation des chemins de fer soit faite par l'État, mais que *l'exploitation militaire* soit concentrée dans les mains de l'État, qui prétend à la suprématie de l'Europe !

En voulant imiter le système suivi en Prusse, pour les chemins de fer, nous partons toujours de ce principe faux qu'on peut résoudre une question de la même manière dans deux pays qui sont absolument différents. Mais nous reviendrons sur cette question des chemins de fer et de la défense du pays, lorsque nous aurons terminé l'examen des réponses au questionnaire.

— M. l'avocat Allievi, directeur de la Banque générale, après avoir fait l'histoire de nos chemins de fer, et montré les pertes qu'ils ont dû supporter pour divers motifs, et principalement celle de la crise de 1866 et du cours forcé, fait observer que le principal obstacle pour obtenir une bonne exploitation privée à laquelle il se rallie complètement, se trouve dans la réunion des réseaux et dans le groupement des lignes ; il ajoute qu'il s'est réjoui de voir le gouvernement racheter la Haute-Italie ; il croyait que cette acquisition était faite, dans cet unique but, de mieux coordonner entre eux les réseaux italiens : Il approuve ensuite la division des réseaux d'après le projet qu'on désigne aujourd'hui sous le nom de Convention Depretis.

Notre but n'est pas de suivre M. Allievi dans l'examen de ces conventions, bien que nous ayons dit qu'il était tout à fait partisan de l'exploitation privée, nous devons faire remarquer qu'il n'entend pas en faire un dogme et tout en admettant que l'exploitation par l'État ne puisse correspondre aux exigences du

pays, il ajoute : « Il faut imaginer quelque chose qui diffère entièrement de la marche administrative actuelle. » Tous les hommes les plus compétents parlent toujonrs d'une exploitation par l'État, débarrassée de toutes les entraves bureaucratiques, et selon nous cela nous semble inadmissible avec un gouvernement constitutionnel.

— M. d'Amico, administrateur des chemins de fer romains, est pour l'exploitation privée, parce que, dans notre pays où manque l'initiative privée, l'exploitation par l'État, au lieu d'amener le développement des industries, arriverait à détruire le peu qui y existe actuellement.

Il la considère comme préjudiciable même au point de vue économique, parce que l'exploitation par le gouvernement coûterait plus que celle des administrations privées, ainsi nous l'a démontré M. l'ingénieur Baum.

Il craint aussi que l'exploitation ne soit une arme politique.

De toute manière, M. d'Amico est pour l'exploitation privée.

Ses raisonnements sont intéressants.

Nous regrettons ne pas pouvoir donner l'avis de la Chambre de commerce de Rome. Aux autres questions, le président, M. Venturi, a présenté les réponses écrites qui n'ont pas été publiées.

— M. Todde, avocat, professeur d'économie politique, conseil légal des chemins de fer Sardes : craint l'État comme administrateur de chemins de fer. L'État, dit-il, est un être collectif; en réalité, les véritables administrateurs sont des hommes avec tous leurs défauts et leurs passions. C'est pour cela qu'il considère toujours comme très grave le danger des altérations d'un système, qui, dans une main habile, deviendrait un auxiliaire des manœuvres électorales. De la sorte, la sincérité de la représentation nationale, comme expression de la volonté du pays, pourrait être contestée. Il croit enfin que l'état actuel des choses est assez satisfaisant.

Il est un point sur lequel M. Todde nous semble avoir été dans le vrai; c'est en répondant à l'honorable M. Verga. En effet, lorsque ce membre de la Commission expose que, par suite du rachat des chemins de fer de la Haute-Italie et des chemins de fer Romains, le Gouvernement était devenu propriétaire de fait, M. Todde répond qu'il déplore le fait accompli par un autre Ministère.

Certes c'est bien là un exemple où l'être collectif du gouvernement se montre dans toute sa nudité : la *droite*, qui eut dans ces derniers temps pour drapeau, propriété et exploitation par l'État, décida le rachat des lignes de la Haute-Italie et Romains, rachats qui deviennent une nécessité pour la *gauche*, bien qu'elle fût contraire à la propriété et à l'exploitation des lignes par l'État. Et, à présent, la question, en partie préjugée, se débat entre la *nécessité* et les *principes*.

M. Todde qui comprend cette fausse position, admettrait que l'État louât, à très longue échéance, sa propriété à des compagnies privées, et que le concessionnaire eût, dans la longue durée du contrat, un stimulant à bien entretenir et à améliorer les chemins de fer. Et nous ne voyons en quoi la question deviendra plus grave, le jour où les chemins de fer appartiendront à des compagnies privées, au lieu d'être à l'État. Elle est grave par elle-même, parce qu'en guerre, on demande aux chemins de fer un service tout différent de celui qu'on leur demande en temps de paix. Si nous nous en tenons à ce qu'a dit M. le colonel Di Lemma sur le matériel nécessaire à la concentration de l'armée italienne, tout le matériel roulant des chemins de fer d'Italie serait insuffisant, lors même qu'on suspendrait le service civil. Or, comment arriver à avoir, en temps de paix, cette abondance de matériel quel que soit le régime adopté ? A cette demande, nous répondrons en soumettant au lecteur une idée qui nous vient sous la plume, nous la donnons pour ce qu'elle vaut : La nécessité d'être prêt au moment d'une guerre est incontestable et incontesté. Si le Gouvernement, qui doit d'une manière absolue y pourvoir, s'approvisionnait en temps de paix, d'une certaine quantité de matériel (nous ne disons pas de tout le matériel nécessaire en temps de guerre, ce serait impossible) pour son propre compte, sauf à le louer aux compagnies dans les moments de l'année où le matériel normal n'est pas suffisant, ne conjurerait-il pas tous les embarras ? Si l'on admet, en outre, avec nous que pour la construction des lignes, les Sociétés sont préférables au Gouvernement, pourquoi ce dernier ne participerait-il pas aux dépenses nécessitées par les travaux du service militaire, et ne parerait-il pas ainsi à l'inconvénient ? N'est-ce pas là une idée plus pratique que l'exploitation par l'État ?

On élève, je le sais, un soupçon contre l'exploitation privée ; on craint le mauvais service qu'elle pourrait faire, en temps de guerre ; on craint, en outre, qu'au dernier moment elle n'envoie le matériel au delà de la frontière. On ajoute qu'avec l'exploitation privée, le Gouvernement ne peut conjurer le danger, tandis qu'il est certain de l'éviter s'il possède les chemins de fer.

Mais, si l'on veut bien réfléchir que les guerres se déclarent officieusement, avant de l'être officiellement (la guerre de 1859 avec l'Autriche fut déclarée le 1er janvier à la réception des Tuileries ; la guerre de 1870, le jour où l'empereur Guillaume tourna le dos à l'ambassadeur français Benedetti), nous croyons que le Gouvernement pourrait très bien empêcher le matériel de sortir du territoire. Nous ne croyons pas non plus qu'ayant dans ses mains les chemins de fer, il présentera plus de garanties que des Sociétés privées nationales. Relisez l'histoire, n'a-t-elle pas malheureusement enregistré le nom de généraux traîtres, qui cependant dépendaient directement de Gouvernement ? Toutefois ces considérations peuvent ne pas paraître suffisantes, et nous sentons le besoin de démontrer que les wagons ne peuvent pas aussi facilement qu'on le croit, ou qu'on veut le croire, traverser la frontière.

Si le service commun a été réellement établi, dans l'intérêt du commerce, entre les différentes Compagnies qui se réunissent à la frontière, la différence entre le nombre des wagons qui passeront d'un réseau à l'autre, ne sera pas appréciable.

En effet, il y a toujours compensation, ou tout au plus une différence de très petite importance.

Les conventions du service commun, déterminent le nombre de wagons qu'une Compagnie pourra emprunter à l'autre, et fixe la durée maxima de cet emprunt.

Si l'on admet, ainsi que nous le disions plus haut, qu'une guerre soit déclarée officieusement, avant de l'être officiellement, afin que le pays puisse s'y préparer, il suffira d'envoyer un commissaire à la frontière pour surveiller la sortie des wagons, et rappeler les Compagnies au respect des règlements (1).

---

(1) Nous avons vu dans la première partie, le journal *Moniteur des Intérêts matériels* », se plaindre que le gouvernement belge ne fît pas respecter, par la Compagnie du Nord, les conventions existant entre les deux administrations pour le service du matériel roulant.

Si, contrairement aux intérêts du commerce, il n'existe pas de service commun, à la frontière, la crainte d'une disparition du matériel, n'existe plus, puisqu'il doit y avoir un transbordement à la frontière.

A ceux qui ont assez peu de confiance pour croire qu'une Compagnie italienne pourrait ainsi trahir le pays, nous rappellerons l'attitude d'une Société qui desservait à la fois l'Autriche et l'Italie lorsque la guerre éclata entre les deux pays. Cette Compagnie a su faire son devoir en Italie et en Autriche. Au reste, laissons de côté la question de patriotisme, et admettons que des Compagnies industrielles ne sauraient en avoir ; l'intérêt n'existe-t-il pas ici, cet intérêt auquel on leur reproche de tout sacrifier, et n'est-ce pas là une garantie qu'elles n'enverront pas leur matériel à l'étranger ? Les administrateurs des compagnies, gens pratiques, savent qu'à la guerre, malgré toutes les prévisions, une averse, un orage décident souvent plus que la bravoure des soldats, du sort d'une bataille, et d'une bataille décisive. Ils se garderaient donc bien de manquer à leur devoir envers leur pays. L'ennemi est obligé de respecter une Société qui fait son devoir. Les administrations privées savent très bien faire ces calculs, parce qu'il s'agit de leur existence. Pour nous, malgré la gravité de la question d'une guerre, elle ne nous inquiète pas, comme les partisans de l'exploitation par l'État. A notre avis, ceux-ci se perdent dans les abstractions ; ils ont, (qu'on nous permette cette comparaison,) les innocentes illusions d'une jeune fille qui rêve au compagnon de sa vie ; qu'ils songent aux désillusions fréquentes de celle-ci, lorsqu'après avoir rêvé l'idéal, elle retombe dans la réalité.

C'est à la suite de la guerre de 1870, que l'idée de l'importance des chemins de fer, en temps de guerre, a pris naissance et s'est développée.

Le maréchal de Moltke ayant exposé la nécessité de réunir dans les mains du Gouvernement prussien, le service des chemins de fer, on a voulu en déduire que, sans cette prévoyance, le salut de la patrie pourrait être compromis, l'opinion d'un homme comme le maréchal de Moltke devant être acceptée en tout et partout.

En résumant la déposition du colonel Di Lemma, nous avons fait observer que le but de l'illustre général n'était pas d'arriver à l'exploitation par l'État, puisque en Allemagne il y avait déjà vingt administrations gouvernementales de chemins de fer, mais de concentrer, dans les mains du Gouvernement prussien, toute la direction des chemins de fer de l'Empire, afin d'éviter, au moment décisif, tout obstacle à une guerre, de la part même des autres États de l'Empire, qui, après avoir adopté l'exploitation gouvernementale, n'approuveraient pas une guerre votée par le Parlement prussien.

Il faut se garder d'illusions dangereuses ; dans ce but, nous voulons poser une question, et nous demanderons aux partisans de l'exploitation par l'État d'y répondre :

Il est admis, aujourd'hui, qu'une armée ne peut être victorieuse que si elle est maîtresse des lignes de chemins de fer.

Qu'arriverait-il dans l'une de ces deux hypothèses :

L'armée assaillie a repoussé l'ennemi, au delà des frontières ; elle doit le poursuivre pour le vaincre ; ou bien, autre hypothèse, l'ennemi prudent est resté dans son pays et l'attend dans un camp retranché. Dans ces deux cas, si l'armée veut se mouvoir, il faut qu'elle le fasse à pied ou à l'aide des chemins de fer ennemis, et alors n'est-il pas à craindre que l'armée ne soit découragée, habituée qu'elle est à entendre dire tous les jours que, sans une exploitation militaire des chemins de fer on ne peut pas obtenir de bons résultats de guerre.

Elle n'aura plus cette confiance que lui aurait donnée l'exploitation par l'État. Ce danger, les partisans de l'exploitation de l'État ne l'ont jamais entrevu, et nous le signalons à leur attention pour qu'ils puissent l'examiner. Nous les engageons aussi à lire l'ouvrage de M. Jacqmin : *les Chemins de fer pendant la guerre de 1870-1871.*

Ils verront les difficultés considérables qu'on rencontre, dans un pays ennemi, pour faire mouvoir une armée, et à quels expédients barbares il est parfois nécessaire de recourir. — Ce n'est qu'éventuellement que les chemins de fer sont un instrument de

guerre, leur but principal est d'être au service de l'industrie et du commerce. Or, si l'administration gouvernementale les organisait, dans un but exclusivement militaire, le pays en éprouverait de très grands préjudices. Il faut bien se persuader que l'Empire allemand, en donnant toute son attention aux intérêts militaires, et en subordonnant toutes les questions à celles-là, en est arrivé à ne plus faire envier ses victoires aux autres pays. Victorieux sur les champs de bataille, il est vaincu, tous les jours, dans les luttes pacifiques de l'industrie (1).

La Prusse, en 1870, a cru donner une grande puissance aux chemins de fer, et cette erreur a été pour elle la cause de grandes pertes économiques.

Le pays a cru à la valeur de cette puissance; de tous les côtés des usines sidérurgiques et mécaniques se sont fondées, et aujourd'hui, la Prusse pourrait construire pour la moitié de l'Europe, et c'est ainsi qu'en gagnant des batailles, elle se préparait

---

(1) Nous ferons mieux comprendre notre pensée en reproduisant une note du Romagnosi sur « l'*essai historique des doctrines auxquelles on a donné le nom d'industrialisme* », doctrines qui font de l'industrie la base des Sociétés. — Un auteur du pays de Cachemir a dit ce qui suit : En réfléchissant à la pauvreté du Turan et de l'Arabie, je n'ai pu tout d'abord comprendre pourquoi ces contrées intérieures n'ont jamais pu conserver leurs richesses, tandis que celles-ci augmentent dans l'Indoustan. Timur porta dans le Turan les trésors de la Turquie, de la Perse et de l'Indoustan, mais ils ont été entièrement absorbés. Pendant tout le règne des quatre premiers Califes, la Turquie, la Perse, l'Éthiopie, l'Égypte et l'Espagne étaient leurs tributaires, et pourtant Turan n'était pas riche. Donc, il est évident que la disparition des richesses dans un État doit être la conséquence ou de quelque épuisement extraordinaire, ou de quelque vice du gouvernement. L'Indoustan a été souvent saccagé par des usurpateurs étrangers, et aucun de ses rois n'a accumulé de richesses; le pays a très peu de mines d'or et d'argent, et pourtant il abonde en capitaux et en toute espèce de richesses. L'abondance du numéraire est sûrement l'effet de la quantité d'or et d'argent qu'y introduisent les vaisseaux européens; beaucoup d'entre eux achètent à deniers comptant les produits manufacturés et les objets du pays. Si cela n'est pas la raison de l'état florissant de l'Indoustan, il convient alors de l'attribuer à une grâce particulière de Dieu. (*Mémoires* de Khojeh-Abdulkurrum.)

Cet asiatique (dit Romagnosi), comme on le voit, établit deux grandes maximes d'économie sociale, l'une corrélative à l'autre. La première, que l'industrie et les productions du pays forment la source des richesses de celui-ci ; la seconde, que la disparition des richesses accumulées dans un État doit être attribuée à quelque épuisement extraordinaire, ou à quelque vice du gouvernement. Dans la première maxime on embrasse toute la nature des choses, c'est-à-dire les deux moyens de production des richesses : le premier attribué à la nature, c'est le cas des productions naturelles, le second dans l'art de l'homme, et ceci consiste dans l'industrie. L'homme en effet n'est rien, mais il agit sur la création et la fait servir à sa propre utilité. Les deux éléments doivent se tenir ensemble c'est-à-dire la production de la nature et l'activité humaine. Avec cette seconde maxime l'auteur asiatique à énoncé un dogme politique d'une grande importance.

à perdre les avantages que ses victoires lui avaient donnés. Mais une autre raison, plus sérieuse à notre avis, vient combattre l'idée d'une exploitation par l'État ; malgré tous ses efforts pour obtenir un service parfait, abstraction faite de la dépense, le Gouvernement ne pourra jamais obtenir cette perfection que l'on exige de lui : des approvisionnements ne sont-ils pas arrivés en temps utile à leur adresse, un paquet est-il perdu, une malle ouverte, immédiatement un cri général s'élève, on se plaint que le Gouvernement ne prend pas les intérêts de ses administrés, et ces plaintes viendront grossir le nombre de celles qu'un peuple a toujours contre les Gouvernements ! Tandis que, si le service était fait par les Sociétés privées, c'est à elle que les plaintes s'adresseraient, et le Gouvernement se donnerait le rôle de protecteur, au lieu d'assumer une responsabilité.

C'est pourquoi nous sommes d'avis qu'un Gouvernement ne doit pas s'ingérer dans les intérêts privés.

Centraliser dans les mains de l'État tout ce que l'industrie privée développerait mieux, c'est affaiblir le pays, au lieu de le faire prospérer, c'est donner naissance à l'esprit de routine.

La centralisation excessive de la nation française n'est peut-être pas la moindre cause des changements continuels de ses Gouvernements, ainsi que le fait observer M. Laboulaye.

Nous croyons que le Gouvernement doit être poussé par la nation dans la voie du progrès, au lieu de la traîner derrière lui attachée au char de la bureaucratie. Et nous disons avec Stuart Mill dans son livre *On Liberty* :

If we could possess permanently a skilful and efficient, body able to originate and willing to adopt improvements : if we would not our bureaucracy degenerate into pedantocracy, this body must not engross all the occupation which form and cultivate the faculties required for the Government of mankind (1).

---

(1) Si nous voulons avoir d'une manière permanente une administration habile, ayant de l'initiative et désirant le progrès, si nous ne voulons pas que notre bureaucratie dégénère en *pédantocratie*, cette administration ne doit pas centraliser toutes les fonctions, toutes les charges qui sont nécessaires à la marche de l'humanité.

NOUS CONCLUONS :

En étudiant les dépositions, il sera très difficile d'en déduire que le pays réclame un changement dans le régime des chemins de fer.

Si l'enquête a eu vraiment pour but d'interroger, de consulter le pays sur la question, avant de la résoudre, nous croyons que le Gouvernement ne pourra pas se déterminer à l'exploiter par lui-même.

Qu'on ne vienne pas prétexter des raisons de haute politique; qu'on ne parle pas de la sécurité de l'État, nous croyons avoir suffisamment prouvé que cette grande raison n'est « *qu'un Croquemitaine bon à effrayer les enfants* », suivant l'expression de Romagnosi (citée en tête de ce travail) : malgré les efforts des partisans de l'exploitation par l'État, cette raison est sans valeur. C'est bien plutôt un instrument de combat qu'une raison convaincante.

Il faut donc que la question soit résolue dans un tout autre sens et que l'on finisse par trouver un moyen de rendre la vie aux Sociétés de chemins de fer, que le Gouvernement, pour arriver au but qu'il convoitait, a tenté de renverser.

Dans tous les cas, il faut se hâter et ne pas oublier que :

« *Dum Romæ consulitur, Saguntum expugnatur.* »

Florence, 1880.

Note n° 1.

Article du comte de Cavour.

Voici la partie de l'article qui regarde la question financière :

« Les inconvénients graves qui ont résulté, en Toscane, des spéculations effrénées sur les chemins de fer, ainsi que les scènes scandaleuses qui se sont passées à Londres, à Paris et dans les principales villes de l'Europe, ont inspiré au comte Petitti une véritable horreur pour l'agiotage, qu'il manifeste à peu près dans tous les chapitres de son ouvrage.

» Nous applaudissons aux généreux sentiments qui animent l'illustre écrivain et nous espérons que nos compatriotes, mettant à profit les sages conseils qu'il leur adresse, sauront se préserver des embûches que d'adroits et cupides spéculateurs pourraient tendre à leur bonne foi. Mais nous ne pouvons également approuver les remèdes qu'il suggère, car le remède serait pire que le mal.

» Nous n'avons pas la prétention de combattre ici d'une manière incidente les opinions que le comte Petitti a développées avec tant d'étendue et de chaleur : nous nous bornerons à lui soumettre, ainsi qu'aux lecteurs de la Péninsule italienne, quelques observations qui nous paraissent dignes d'être prises en considération.

» Tous les arguments dont le comte Petitti fait usage pour combattre les abus de l'esprit d'association et de la liberté de contrats industriels sont identiques à ceux dont se servent, dans toutes les questions sociales, les personnes qui défendent le système préventif et s'opposent à ce qu'on lui substitue le système répressif, plus conforme à l'esprit du temps et au progrès du siècle.

» Certainement, en thèse générale, il vaut mieux prévenir que punir ; empêcher le mal que le réprimer. Si des anges, ou seulement des hommes supérieurs par leurs lumières et leurs sentiments, étaient toujours chargés de l'application des lois, nous ne voudrions que des lois préventives, non seulement pour ce qui a rapport aux Sociétés industrielles, mais encore dans toutes les branches des institutions sociales. Nous proclamerions alors

les censures, les arrestations arbitraires, les lois des suspects comme les meilleurs moyens possibles de gouvernement.

» Mais, comme toutes les lois doivent être laissées à l'exécution d'hommes imparfaits, animés souvent de passions mesquines ou dominés par d'absurdes préjugés, nous ne saurions donner au système préventif une approbation absolue, et nous persistons à croire, avec la plus grande majorité des publicistes modernes, que, dans une société suffisamment développée, il empêche plus de bien qu'il ne prévient de maux.

» Sans sortir du sujet qui nous occupe, il est possible de prouver ce que nous venons de dire d'une manière évidente. Le comte Petitti, frappé des désastres que les jeux de Bourse produisent, voudrait proscrire d'une manière absolue, les marchés à terme. Un tel projet, dans les pays où les valeurs négociables abondent, rencontrerait, nous le croyons, des obstacles presque insurmontables. Les efforts qu'on tenterait pour le réaliser n'auraient probablement d'autres effets que de substituer à l'action des agents de change, reconnus par l'État et présentant une certaine responsabilité, celle de courtiers marrons, moins honnêtes et moins scrupuleux. Mais, supposons que, par des moyens que nous ignorons encore, le comte Petitti obtienne ce qu'on n'a pas pu obtenir nulle part, et qu'il parvienne à empêcher toute espèce de marchés à terme ; voyons ce qui en résulterait.

» La vente de toutes les valeurs ne pouvant plus avoir lieu qu'au comptant, une masse énorme de capitaux qui circulent sans cesse sur les grandes places de commerce, cherchant un emploi temporaire, se trouverait immédiatement arrêtée et rendue improductive. Il n'est pas nécessaire d'être initié aux secrets de la Bourse pour savoir que, au moyen des *reports*, qui sont une conséquence des ventes à terme, chaque jour il s'effectue une quantité incalculable de prêts pour le court espace d'un ou de deux mois.

» Le capitaliste qui est en possession de fonds dont il n'aura l'emploi qu'au bout de trente ou de soixante jours trouve à les utiliser, sans courir la moindre chance défavorable, en achetant au comptant et vendant à terme des Rentes ou d'autres valeurs négociables. En revanche, le spéculateur qui a besoin d'argent pour un court délai peut s'en procurer sans aliéner ses titres par l'opération inverse.

» Il vend au comptant et achète à terme. Ces contrats n'ont rien que de parfaitement légitime ; ils ne blessent aucunement les lois de la morale, et ils rendent à l'industrie et au commerce de grands services. En les proscrivant, le comte Petitti pensa-t-il qu'il n'en résulterait aucune conséquence fâcheuse ? Croire que, dans les pays arrivés à un grand développement industriel, on pourrait impunément immobiliser de grandes masses de capitaux qui servent au mouvement des affaires, ce serait une erreur grave. La suppression absolue des marchés à terme amènerait sur les places de Londres, de Paris, d'Amsterdam et d'autres encore, une perturbation dont il est impossible de prévoir tous les résultats. Mais ce n'est pas seulement l'industrie et le commerce qui auraient à souffrir de l'abolition du marché à terme. Le trésor public en ressentirait les effets, toutes les fois qu'il serait forcé de recourir au crédit.

» La manière la plus avantageuse de contracter un emprunt, c'est d'en distribuer le payement en plusieurs termes éloignés ; aussi est-ce la méthode que presque tous les Gouvernements ont adoptée, le Gouvernement sarde comme les autres. Mais ces contrats sont de véritables marchés à terme, car les Gouvernements vendent à un prix déterminé des valeurs livrables au bout de plusieurs mois. Il est vrai qu'ils remettent aux soumissionnaires de l'emprunt des titres provisoires qui sont négociables au comptant ; mais ceux-ci, personnellement responsables envers le Gouvernement, ne peuvent se dessaisir de ces titres qu'en faveur d'individus sur l'exactitude desquels ils puissent compter.

» Il leur est beaucoup plus sûr et plus avantageux de vendre à terme. Si ces genres d'opérations leur étaient interdits, ils ne se chargeraient pas de l'emprunt; ou, du moins, ils exigeraient, en les souscrivant, des conditions plus onéreuses. Malgré les considérations que nous venons de développer pour justifier, jusqu'à un certain point, les marchés à terme, nous déplorons autant que le comte Petitti les funestes effets de l'amour du jeu, qui trouve, dans les spéculations industrielles, un funeste aliment. Nous faisons des vœux sincères pour que les publicistes et les hommes d'État qui, ainsi que lui, sont animés d'un amour ardent du progrès et du bien, découvrent les moyens d'en réprimer les excès et les abus. Mais, tant qu'on se bornera à proposer des

mesures qui auraient pour résultat de rendre impossible toute entreprise qui ne peut être tentée qu'au moyen de l'esprit d'association, et dans laquelle il faut tenir compte des chances de l'avenir, sujettes à des variations journalières, nous n'hésitons pas à dire que le remède est pire que le mal. Si l'abus des spéculations est à craindre, certes ce n'est pas en Italie où une excessive timidité, dans tout ce qui a rapport aux grandes entreprises, est bien plus à redouter que la fièvre industrielle qui effraye le comte Petitti. Au reste, en supprimant la vente à terme des valeurs négociables, on sera loin d'avoir enlevé tout aliment à l'amour du jeu, dans les pays où l'habitude des spéculations hasardeuses développe le goût des opérations fondées sur des chances aléatoires. Si l'on ne pouvait plus jouer sur les actions de chemins de fer, comme à Londres et à Paris, on jouerait sur les esprits de vin comme à Marseille, sur les blés comme à Gênes et à Livourne, sur les cotons comme à Liverpool. Jusqu'à ces derniers temps, on n'a pas pu spéculer en Belgique sur les chemins de fer : cela n'a pas empêché que ce pays n'ait été le théâtre où les spéculations industrielles ont donné lieu aux excès les plus scandaleux ; pour preuve il nous suffira de citer les *Charbonnages belges* qui resteront dans l'histoire comme un des exemples les plus frappants de l'abus qu'on peut faire de l'esprit d'association. »

ANNEXE E

APPENDICE

A L'ENQUÊTE PARLEMENTAIRE ITALIENNE

LES

CHEMINS DE FER ANGLAIS

1° — Organisation des Sociétés.
2° — Règlement de l'exploitation.
3° — Matériel fixe et matériel roulant.
4° — Transport des Voyageurs et des Marchandises.
5° — Le Clearing-House.
6° — Les Tarifs.
7° — Intervention de l'État.

ENQUÊTE PARLEMENTAIRE ITALIENNE

CHEMINS DE FER ANGLAIS

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Les chemins de fer du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande avaient atteint, le 31 décembre 1878, la longueur considérable de 17,333 milles (27,906 kilomètres).

Il est notoire que, en Angleterre, le système des chemins de fer construits et exploités par des Sociétés par actions est absolument prédominant; la propriété et l'exploitation des lignes appartiennent aux Sociétés ; quelques-unes en cèdent l'exploitation à d'autres Compagnies.

La statistique de 1877 fournit les données approximatives suivantes :

	Sociétés propriétaires.	Sociétés d'exploitation.
Angleterre	222	94
Écosse	31	8
Irlande	40	23
TOTAL. . .	293	125

Dans plusieurs cas, il ne s'agit que de petits tronçons ; mais, par les fusions faites et par les accords intervenus, il s'est constitué, surtout en Angleterre et en Écosse, des grandes Compagnies

concentrant dans leurs mains la majeure partie des chemins de fer de leur pays respectif.

Les Compagnies qui exploitent plus de 100 milles (161 kilomètres) sont :

ANGLETERRE

	Kilom.
Cambrian	289
Cheshire Lines Committee	167
Furness	173
Great Eastern	1.391
Great Northern	1.049
Great Western	3.427
Lancashire and Yorkshire	721
London and North Western	2.674
London and South Western	1.106
London, Brighton and South Coast	561
London, Chatham and Dover	255
Manchester, Sheffield and Lincolnshire	420
Midland	2.049
North Eastern	2.329
North Staffordshire	313
South Eastern	532

ÉCOSSE

Caledonian	1.336
Glasgow and South Western	510
Great North of Scotland	460
Highland	647
North British	1.423

IRLANDE

Belfast and Northern Counties	243
Dublin Wicklow and Wexford	217
Great Northern of Ireland	738
Great Southern and Western of Ireland	782
Midland Great Western of Ireland	684
Waterford and Limerick	325

Les chemins de fer anglais étant divisés en un grand nombre de Compagnies, et chaque Compagnie s'étant constituée indépendante des autres, il nous est difficile de donner une notice ayant un caractère général. A l'exception de certains points essentiels, l'organisation, les méthodes d'exploitation varient d'une Compagnie à l'autre. Il serait donc fâcheux, au point de vue d'une saine appréciation, de trop généraliser, et surtout de croire que, de la connaissance d'un système suivi par une Compagnie, on peut conclure qu'il est le même pour toutes les autres.

CHAPITRE PREMIER

§ 1er. — Réglementation des Sociétés. — Base économique.

Le capital des Sociétés qui exploitent les chemins de fer anglais a été constitué et est encore formé par l'émission des titres suivants :

1° Actions ordinaires (Ordinary shares or Stock), émises à perpétuité, la concession étant elle-même perpétuelle.

Ces actions ont droit à une part des bénéfices nets de la Compagnie, toutes les dépenses déduites, ainsi que les intérêts dus pour emprunts de toute nature,

2° Titres garantis (Warranted Stock), auxquels la Compagnie s'engage à payer un dividende fixe, garanti seulement sur les bénéfices nets. Toutefois, si les revenus d'une année ou d'un semestre étaient insuffisants pour donner le dividende promis, les porteurs de ces titres auraient droit, sur les produits nets des années suivantes, jusqu'à concurrence de ce qui leur est dû. Ils sont ainsi créanciers privilégiés vis-à-vis des actionnaires ordinaires. Néan-

moins, depuis quelque temps, le Parlement n'autorise plus l'émission des titres garantis.

3° Titres privilégiés (Preference Stock), qui ont un privilège sur les actions ordinaires, et qui ont droit à un dividende fixe, simplement sur les bénéfices nets de l'année ou du semestre, sans avoir un recours ultérieur sur ceux des années successives.

Plusieurs Compagnies ont des séries (A, B, etc.) de ces titres garantis ou privilégiés, et, excepté le cas de disposition spéciale, la série la plus ancienne en date a le privilège sur les autres.

4° Obligations simples (Loan Debentures), à intérêt fixe, à brève échéance et remboursables à époque fixe. Elle constituent la dette flottante. A l'échéance, les Compagnies, en général, les remplacent par des :

5° Obligations consolidées (Debenture Stock), qui sont perpétuelles, comme les actions.

Les obligations ont un privilège entre elles, selon la date de la loi qui en a autorisé l'émission.

Les obligations ont un privilège sur les titres garantis et privilégiés et ceux-ci sur les actions simples ; de sorte que ces titres doivent être disposés dans l'ordre suivant, en commençant par ceux qui ont un privilège supérieur.

1° *Debenture Stock ;*

2° *Warranted Stock ;*

3° *Preference Stock ;*

4° *Ordinary Stock.*

Ordinairement le Parlement, dans l'acte spécial de constitution de chaque Compagnie, établit que celle-ci ne peut contracter des emprunts au delà d'un tiers de son capital-actions. Cependant cette disposition a été plusieurs fois éludée par les Compagnies, surtout par les créations des *Lloyd's Bonds*, ou obligations Lloyd, ainsi appelées du nom de leur auteur.

Une Compagnie qui serait débitrice envers un tiers pour acquisition de terrains, de matériel, pour travaux, etc., contracte avec celui-ci l'engagement de le rembourser, dans un certain nombre d'années, pendant lesquelles elle s'engage à payer un intérêt.

En apparence, cet engagement est un contrat qui a été reconnu par les tribunaux, mais, par le fait, il constitue un emprunt dépassant souvent la limite fixée par la loi. Pour ces motifs et pour d'autres encore, on peut douter de l'efficacité des dispositions de la loi limitant la faculté des emprunts, au moins pour les Compagnies déjà établies ayant un crédit solide.

D'après la statistique du *Board of Trade*, pour l'exercice 1878, le capital versé pour les chemins de fer du Royaume-Uni, à cette époque, était ainsi réparti :

	Liv. St.	Rapport pour 0/0 des différentes sortes de tarifs	Intérêt moyen pour cent par an
Actions ordinaires	265.675.340	37.6	4.32
Titres garantis	86.121.162	37 »	4.39
Titres privilégiés	172.495.984		
Obligations simples	24.386.996	25 4	4.23
Obligations consolidées	149.865.672		
Totaux et moyenne	698.545.154	100 »	4.32

C'est-à-dire un capital de plus de *17 milliards de francs*.

D'après le *Board of Trade*, ce capital *nominal* représente approximativement le capital *réel* dépensé, jusqu'à 1877, par les Sociétés de chemins de fer.

On peut, à cet égard, faire les observations suivantes :

1° Le capital des Sociétés anglaises s'accroît constamment, en raison de l'extension continuelle du réseau ferré. En 1871, dans le Royaume-Uni, pour chaque mille de chemin de fer, le capital était de l. st. 35,943 ; et il était déjà monté, en 1878, à l. st. 40,301. Cela démontre qu'une partie considérable du capital nouveau est continuellement employée pour les lignes déjà ouvertes à l'exploitation ;

2° La plus grande partie de cette augmentation de capital à été faite moyennant l'émission de titres garantis ou privilégiés et,

par conséquent, d'obligations; de sorte que la proportion du capital-actions est devenue moindre, en proportion du capital social entier ; cela résulte du tableau ci-dessous :

Rapport pour Cent des diverses sortes de capitaux :

Année	Actions	Titres	Obligations	Total
1858	56 0/0	19 0/0	25 0/0	100
1878	43 0/0	30 »	27 »	100
1875	40 0/0	34 »	26 »	100
1878	37 0/0	37 »	24 »	100

3°. L'intérêt moyen des actions, des titres et des obligations depuis plusieurs années se maintient entre 5 et 4 0/0 l'an ; cependant l'intérêt des titres et des obligations marque une tendance constante à descendre vers 4 0/0. Presque toutes les Compagnies avaient une quantité de titres et d'obligations ayant une appellation et des taux d'intérêts différents, suivant la date de l'émission, ou, pour la plupart, provenant des anciennes Compagnies fusionnées ; c'est pour cela que les Compagnies, pour la plus grande partie, ont entrepris la consolidation ou l'unification de leurs titres à un intérêt unique, le plus souvent à 4 0/0. Cette unification a été effectuée, en 1878, par le *London and North Western*.

§ II. — Administration des Compagnies.

— Le mode d'administration des Sociétés est déterminé principalement par le : *Company clauses consolidation, Act : 8 mai 1845 (8 et 9 Vict. chap : 16)* et par une série de lois postérieures, de 1862, 1864, 1866, 1867, 1868 etc. relatives surtout à la constitution financière des Sociétés. On doit y ajouter en outre, les prescriptions de l'acte de concession pour chaque Compagnie, l'exploitation des chemins de fer anglais étant exclusivement faite par des Compagnies particulières, et, en général, propriétaires, elles ont un règlement semblable à celui des Sociétés par actions.

Les actionnaires, réunis en Assemblée générale, au moins deux fois par an, nomment les Administrateurs *(Directors)* de la Société et les vérificateurs des comptes *(Auditors)*; fixent les honoraires des Administrateurs, des contrôleurs, du trésorier et du secrétaire ; ils déterminent le taux des emprunts hypothécaires, délibèrent sur l'augmentation du Capital social, dans les limites autorisées par le Parlement, et, sur la proposition des Administrateurs, ils fixent le chiffre du dividende.

Les Administrateurs désignés par l'acte de concession restent en fonctions jusqu'à la première Assemblée générale de l'année suivante, et constituent le Conseil actuel.

Le Conseil prend dans son sein le Président et le Vice-Président ; fixe le nombre et l'heure de ses réunions pour la validité desquelles la présence du tiers au moins de ses membres est nécessaire. Les délibérations sont prises à la majorité des voix ; le Président a voix prépondérante. Le Conseil peut déléguer certaines fonctions à des comités spéciaux.

Les Administrateurs ont la direction de toutes les affaires de la Société et peuvent exercer tous les pouvoirs que la loi ne réserve pas à l'Assemblée générale, en se conformant aux dispositions des lois en vigueur et à l'acte de concession. Le Conseil est renouvelable, par tiers, tous les ans ; les Administrateurs sortants sont toujours rééligibles ; il doivent posséder un certain nombre d'actions de la Société *(pour une somme qui varie de 25 à 75 mille francs)*; par la loi, il leur est interdit d'accepter, pendant leurs fonctions, toute espèce d'emploi rétribué dans la Compagnie, ou d'être intéressés dans les marchés faits avec elle. Ils doivent s'abstenir de voter sur les questions qui ont trait aux marchés passés entre la Compagnie et une autre Société dont ils font partie.

Les Administrateurs n'encourent aucune responsabilité personnelle pour les actes accomplis par eux, au nom et comme représentants de la Compagnie, pourvu qu'ils n'outrepassent pas les limites de leur mandat, et ne violent pas les prescriptions de la loi.

Le nombre des administrateurs varie, pour les grandes Compagnies, de 11 à 36 ; en général, ils n'ont pas de salaire fixe, mais ils sont rémunérés sur un fonds destiné à cet effet par chaque Compagnie. Le Président reçoit des honoraires qui, pour les plus

grandes Compagnies, varient de 25 à 50,000 fr. par an ; le Vice-Président reçoit un tiers en moins ; les autres Directeurs n'ont souvent droit qu'aux jetons de présence, qui leur rapportent seulement 4,000 fr. environ, excepté le cas où ils sont délégués à des fonctions spéciales, comme dans la Compagnie *London and Western*, dont les Administrateurs délégués ont un traitement de près de 25,000 fr. par an. Quelquefois les Directeurs et les employés supérieurs reçoivent des gratifications spéciales, s'ils ont rendu de longs et éminents services à la Compagnie.

§ III. — Comptes des Compagnies. — Des Bilans et de leur contrôle.

Avec les lois citées de 1845, et surtout celle de 1868 (*Regulation of Railways Act : 31 et 32 Vict. C. 99*), le Parlement a cherché à régler la forme et le contrôle des bilans, par les mesures suivantes :

1° Obligation, pour chaque Administrateur, de conserver un tableau exact des opérations financières de la Société ;

2° Obligation, pour la Compagnie, de faire la balance de ses écritures, à une époque prescrite ; et, s'il n'y avait aucune date spéciale, 14 jours avant la réunion de l'Assemblée ordinaire ;

3° Déposition, à cette date, d'un bilan indiquant le capital, l'actif et le passif de la Société, et faisant ressortir clairement les profits et les pertes de chaque semestre ;

4° Droit, pour chaque Actionnaire, de compulser les livres de la Compagnie, pendant les 14 jours qui précèdent chaque réunion ordinaire et pendant le mois suivant ;

5° Nomination, par les Actionnaires, d'au moins deux vérificateurs des comptes. Les fonctions de l'un de ceux-ci cessent à la fin de l'année, mais il est rééligible.

Il n'est point nécessaire qu'ils soient actionnaires de la Compagnie; ils ne peuvent y occuper aucun emploi, ni y avoir d'autre intérêt que celui des Actionnaires. Les Administrateurs doivent

soumettre à l'examen des vérificateurs les comptes et bilans à la fin de chaque semestre, ou 14 jours avant la réunion de l'Assemblée générale, ces comptes devant être présentés aux Actionnaires. Les Vérificateurs peuvent faire un rapport particulier sur les bilans et les approuver simplement; leurs observations doivent être soumises à l'Assemblée générale, en même temps que le rapport des Administrateurs. La loi défend que les dividendes soient prélevés sur le capital; elle permet la constitution d'un fonds de réserve pris sur une part des bénéfices.

Nulle Société ne peut « annoncer » un dividende avant que les Vérificateurs n'aient certifié que les comptes semestriels contiennent l'exposition complète et véridique de la situation financière de la Société et que les intérêts et dividendes proposés, pour les différents titres et actions, soient établis *bona fide,* après avoir déduit, des profits du semestre, toutes les dépenses qui, d'après eux, doivent être défalquées (*Railway Companies Act du 20 août 1867, 30 et 31 Vict.*). Dans le cas où les Administrateurs et les Vérificateurs ne seraient pas du même avis sur ces points, si les Administrateurs le désirent, la question en litige est traitée dans le rapport et tranchée par l'Assemblée générale, conformément aux dispositions de la loi en vigueur. Cette réponse est décisive et obligatoire. Toutes les fois que la question n'a pas été tranchée, comme il vient d'être indiqué, la décision des Vérificateurs sera définitive. La loi donne aux Vérificateurs le droit d'examiner les livres, de demander des éclaircissements, de présenter aux Actionnaires un compte rendu de la situation financière, etc. D'après la loi de 1868, le Parlement a prescrit, pour toutes les Compagnies, un modèle ou une formule identique pour la confection des bilans. Les bilans doivent être imprimés sept jours avant celui de l'Assemblée générale; ce modèle, qui se trouve annexé à la loi, contient 15 tableaux, dont le n° 5 a pour titre :

DÉPENSES IMPUTABLES AU COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT PENDANT LE SEMESTRE

Division à suivre :

1° Lignes ouvertes au trafic;
2° Lignes en construction;

3° Matériel roulant;
4° Souscriptions pour autres lignes;
5° Docks, bateaux et autres entreprises spéciales.

Ce budget doit être présenté aux Vérificateurs et à l'Assemblée générale qui précède le semestre dans lequel les dépenses doivent être faites.

Enfin la loi de 1868 établit que le *Board of Trade* peut intervenir pour la nomination de deux inspecteurs, ou plus, s'il est utile, pour examiner les affaires d'une Compagnie constituée, et l'état de l'entreprise en tout ou en partie, mais seulement d'après une demande faite par le Conseil d'administration après délibération, ou à la requête des possesseurs d'une quantité des divers titres de la Compagnie (*Regulation of Railways Act : 1868 et 32. Vict.*)

CONTROLE DES BILANS

En ce qui concerne le contrôle des bilans, par les Actionnaires et les Vérificateurs, la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer anglais s'exprimait ainsi dans son rapport de 1867 (page 43) :

« Les opérations quotidiennes des Compagnies de chemins de
» fer sont si nombreuses, que chaque Compagnie est obligée
» d'avoir un bureau d'employés et de calculateurs, proportionné
» à la masse de ses affaires. Ce bureau, placé sous les ordres
» d'employés supérieurs, a pour mission de contrôler chaque
» opération; mais la manière dont chaque opération doit être
» débitée ou créditée dépend des ordres donnés au moment où
» ces opérations ont eu lieu. Donc, ces comptes ne peuvent être
» contrôlés avec efficacité que par une vérification immédiate et
» faite par un service installé dans les bureaux mêmes, ou par
» la transmission et transcription complète des comptes, documents,
» correspondances, procès-verbaux, livres, registres, etc., etc. »

Or ce contrôle immédiat n'existe point, et, quoique la loi de 1868 ait augmenté les pouvoirs des Vérificateurs des comptes, des

doutes existent sur l'efficacité d'un contrôle exercé seulement 14 jours avant l'Assemblée générale. Toutefois, pour certaines Compagnies, la charge de Vérificateur de comptes a un caractère permanent ; ceux-ci exercent, au moins nominalement, leurs fonctions pendant tout le temps de leur mission. En général, il ne ressort point des faits que leur vérification soit efficace. Ces fonctionnaires sont ordinairement mal rétribués. Il est notoire aussi que le contrôle des Actionnaires et des Vérificateurs est un des côtés faibles des sociétés par actions; cela résulte clairement de la récente crise financière en Angleterre et en Écosse, en 1878-79 ; quelque bonne opinion qu'on puisse avoir des Sociétés des chemins de fer anglais, nous devons dire qu'elles ne sont pas exemptes de ce défaut d'organisation commun à toutes les Sociétés par actions. Le contrôle direct des actionnaires, sur les bilans et sur l'emploi des fonds sociaux, peut être regardé comme nul. Aux assemblées générales il ne leur est présenté que des chiffres, par masse, des nombreux comptes d'entrées ou de sorties, ce qui exclut toute possibilité de contrôle. La commission de 1867 se déclara contraire à une vérification de comptes de la part du Gouvernement. Cependant le principe de l'intervention du Gouvernement, en ce qui concerne la vérification des comptes d'une Société par action, exerçant certains monopoles, avec limitation des profits, aurait déjà eu son application en Angleterre. Il a été dit, devant la Commission d'enquête de 1872 (*question 3543*), que le Gouvernement nomme un vérificateur de comptes dans quelques Compagnies, pour le gaz de Londres, par exemple.

COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET COMPTE D'EXPLOITATION

Pour se rendre compte des bilans, il faut un *criterium* permettant de distinguer les dépenses d'exploitation de celles portées au compte de premier établissement (*compte capital*). La loi prescrit rigoureusement aux Compagnies de couvrir, avec les recettes courantes, toutes les dépenses imputées à celles-ci ; mais elle ne donne aucune spécification pour faire la distinction entre les dépenses imputables au compte de premier établissement et celles d'exploitation.

Dans le bilan présenté par une des grandes Compagnies, le *London and North-Western*, au 30 juin 1880, on indique de quelle façon les dépenses imputées au compte de premier établissement sur les lignes en exploitation sont réparties entre les chapitres suivants :

Agrandissement de stations (avec l'indication des sommes dépensées pour chacune) :

Travaux pour hôtels et ports ;

Nouvelles remises pour locomotives;

Agrandissement des lignes;

Travaux pour l'achèvement des lignes nouvelles;

Nouvelles maisons pour les ouvriers;

Lignes et stations dont la Société est copropriétaire.

Viennent ensuite les achats de matériel roulant nouveau, locomotives, voitures et chariots. Ces dépenses sont encore divisées en trois classes :

Acquisitions de terrains et indemnités.

Ouvrages et travaux.

Dépenses relatives au contentieux et aux transactions.

Au contraire, sur le budget des dépenses imputables au compte de premier établissement, on ne donne que deux chiffres totaux : celui à inscrire pour le semestre prochain, et celui à imputer aux semestres successifs. Cependant les dépenses pour achat du matériel roulant sont distinctes de celles pour les lignes et stations.

Dans les dépenses d'exploitation, on indique le compte total d'entretien et renouvellement :

A) de la voie ;

B) des machines ;

C) des wagons ;

D) des véhicules.

Ces dépenses sont divisées en deux chapitres : salaires et matériaux.

Dans les dépenses d'exploitation figure aussi une certaine somme (*plus de 300,000 fr.*) pour reconstruction de stations.

Ces budgets sont, en général, préparés selon les modèles prescrits par la loi.

M. Lardner, dans un écrit de 1850, nous apprend que, déjà à cette époque, le public était excité contre les Compagnies qui, pour augmenter la valeur des actions, imputaient les dépenses d'exploitation au compte de premier établissement et, passant d'un extrême à l'autre, demandait la fermeture du compte de premier établissement. M. Lardner déclare tout à fait impraticable cette dernière mesure et il maintient qu'on doit imputer au compte de premier établissement les acquisitions nouvelles du matériel roulant, l'agrandissement des gares, des magasins, des bureaux des lignes, etc., rendus nécessaires par l'augmentation progressive du trafic. Son opinion est confirmée par des rapports du Directeur général du North Western; par conséquent elle a une valeur pratique.

Les plaintes de 1850 ne sont plus justifiées aujourd'hui ; il paraît, au contraire, que les grandes Compagnies emploient maintenant les recettes courantes à la reconstruction, à la réparation des voies et du matériel roulant nouveau.

En 1874 M. Gaskell écrivait :

« Toutes les Compagnies de chemins de fer de notre pays, ou du moins les plus importantes, ont adopté le système de porter au compte d'exploitation tous les intérêts des capitaux dépensés et qui ne rapportent rien (*to charge the whole of the interest on improductive capital to revenue* . . . . . .) ; on considère comme telles les sommes qui sont dépensées pour ouvrages tout à fait nouveaux, bien que la plus grande partie des Compagnies fassent à présent de fortes dépenses qui ne donnent pas de profits immédiats, telles que pose de nouveaux rails, agrandissement des gares et des docks, etc., pour les exigences d'un trafic toujours croissant. Un autre fait, qui constate la prévoyance des Compagnies, c'est le remplacement des rails de fer par des rails en acier d'un poids supérieur, et, non seulement on ne charge pas le compte d'exploitation du montant de la majoration du prix de l'acier

relativement à celui du fer, mais on ne tient pas même compte du poids des rails en acier par rapport à celui des rails en fer. Les Compagnies ont aussi imputé au compte d'exploitation une grande partie des dépenses faites pour l'introduction du *Block-systèm*, bien qu'il s'agisse d'une amélioration permanente et qu'il serait de toute justice d'imputer cette dépense au compte de premier établissement. Une autre preuve de l'administration prévoyante et judicieuse des Compagnies anglaises nous est donnée par la discussion des 17 et 23 janvier 1877, à la Société des Ingénieurs civils de Londres, où M. Armstrong déclarait que la valeur de toutes les locomotives rendues nécessaires, par le changement de rails sur 334 kilomètres des lignes du South Wales, du Great Western, fut imputée aux dépenses d'exploitation. Pendant les sept années auxquelles il faisait allusion, la Compagnie du Great Western avait construit une locomotive nouvelle par semaine, toujours en imputant la dépense au compte d'exploitation.

« Nous savons — disait l'éminent Président, M. Moon, le 22 fé-
» vrier 1877 — que plusieurs de nos actionnaires désirent vive-
» ment voir fermer le compte de premier établissement... Mais
» nous n'avons aucun espoir que cela puisse arriver, parce que
» c'est une chose impossible. Nous sommes obligés de pour-
» voir aux besoins des pays que nous traversons. » Il semble cependant que, même en Angleterre, la question du compte de premier établissement attend encore une solution exacte et définitive.

M. Fleming dit « qu'il n'y a aucune ligne de démarcation
» définie et universellement acceptée entre les dépenses de pre-
» mier établissement et celles d'exploitation ».

M. Fleming, auteur d'ouvrages sur la statistique des chemins de fer, dans son dernier *Index to our railway system* (IV. 1879-80), n'a pas hésité à affirmer que presque un tiers de ce que l'on appelle « profits des chemins de fer » du Royaume-Uni était fictif, c'est-à-dire formé par de nouvelles émissions de capital; et il combat ce système avec des paroles très vives. Ce point étant des plus délicats, nous ferons connaître la règle adoptée par la troisième convention nationale des commissaires des chemins de fer des États-Unis, réunis à Saratoga-Springs (N. Y), — les 10

et 11 juin 1879, dans le but d'arriver à un système uniforme des bilans et des statistiques de chemins de fer.

La voici textuellement :

« *III. No expenditure shall be charged to property accounts, except* » *it be for actual increase in construction, equipments, or other pro-* » *perty, unless it is made on old work in such a way as to clearly* » *increase the value of the property over and above the cost of renewing* » *the original structures, etc. In such cases only, the amount of* » *increased cost shall be charged, and the amount allowed on account* » *of the old work shall be stated.* »

Cette déposition pourrait être traduite ainsi :

« III. Aucune dépense ne sera portée au compte de premier établissement, excepté s'il s'agit d'une augmentation réelle des constructions, du matériel ou d'autres propriétés. S'il est fait, sur les propriétés anciennes, des réparations telles qu'elles en augmentent la valeur, on débitera le compte capital seulement du surplus de la dépense estimée nécessaire, et l'on portera la différence au compte des anciennes propriétés. »

CHAPITRE II

§ I.— Règlement de l'exploitation. — Administration.

A la tête de chaque Compagnie il y a un Conseil d'administration (*Board of Directors*), constitué de la manière déjà indiquée ; — sous sa dépendance immédiate vient le Secrétaire (*secretary*), employé permanent, qui est l'organe du Conseil ; il a aussi l'administration de la caisse, si elle n'est pas confiée à une Banque.

Le Président (*Chairman*) du Conseil d'administration et le Directeur général constituent l'âme, l'autorité et la Direction de chaque Compagnie.

Le Président est sujet à l'élection tous les trois ans, et il est, par conséquent, rééligible ; mais cela arrive bien rarement ; donc sa charge est presque permanente.

Le Directeur général est un fonctionnaire permanent.

Les membres du Conseil d'administration sont choisis, quelquefois, parmi les Ingénieurs éminents ; plus souvent parmi les grands propriétaires, industriels, commerçants et surtout parmi les Membres du Parlement.

En 1879, dans la Chambre des Communes, il y en avait presque 170 qui étaient administrateurs de Compagnies de chemins de fer.

En général, ils sont choisis parmi les plus forts actionnaires, et l'on a soin de choisir ceux qui ont de grandes relations d'affaires, ceux dont la résidence est fixée dans les grands districts ou villes principales, traversées par la ligne de la Compagnie.

Du reste, la nomination des Administrateurs par les Actionnaires n'est que de pure forme ; en cas de vacance d'une place, le Conseil propose aux Actionnaires une personne jugée capable de remplir ces fonctions, et qui est toujours acceptée par l'Assem-

blée, d'ordinaire composée, en grande partie, des amis des membres du Conseil et de personnes déléguées par eux. Les membres dont le mandat expire sont d'habitude réélus ; donc les fonctions d'Administrateur, comme celles du Président et même des Vérificateurs des comptes, par le fait, peuvent être regardées comme permanentes.

Le Conseil tient des réunions périodiques, quelquefois tous les quinze jours, ou moins fréquemment.

Le Président y exerce une grande influence; dans certains cas, la Compagnie est placée sous son « autorité personnelle ».

Pour la marche des affaires, le Conseil est divisé en plusieurs comités. Dans le *North British*, il y a cinq comités : construction (*works*) ; matériel et magasins (*locomotive and stores*) ; trafic, contentieux et réclamations (*law and claims*); finances.

En général, le Conseil s'occupe peu de l'Administration proprement dite ; elle est laissée au Président, au Directeur général et aux différents chefs de service ; toutefois, dans le *London and North Western*, le Conseil exerce une intervention directe dans l'Administration, en sorte que, dans cette Compagnie, les chefs de service, au lieu de dépendre du Directeur général, dépendent directement du Conseil.

Sur la capacité des membres du Conseil, les opinions sont différentes.

M. Allport, directeur du *Midland*, a fait un grand éloge de leurs connaissances pratiques et de leur habileté, devant la commission royale de 1867.

Souvent on se plaint que le Conseil a négligé les intérêts de certaines régions qui ne sont pas suffisamment représentées au Conseil (enquête de 1872, demande 1675). D'autres fois, les membres du Conseil sont eux-mêmes grands industriels et font un fréquent usage du chemin de fer pour leurs transports. Dans le *North Eastern*, les membres du Conseil ne doivent pas faire partie des comités chargés d'élaborer les tarifs ; il est douteux que ce système soit une garantie pour le public (demande 5126).

Enfin M. Douglas (ex-administrateur du *North British*), a assuré qu'il n'est pas rare que des administrateurs fassent des opérations de Bourse avec les titres des chemins de fer...

Le *London and North Western* a un sous-comité du Conseil à Liverpool, composé des membres qui résident dans cette ville. Les autres Compagnies ont cherché à constituer des directions locales composées par quelques actionnaires de l'endroit et des membres du Conseil ; ce système a donné de bons résultats ; en Angleterre, on attache beaucoup d'importance à la représentation des intérêts et à la connaissance des besoins locaux.

Voici, d'après M. Williams, l'organisation de la direction du *Midland*, en 1876 :

« Les Administrateurs du *Midland* sont au nombre de quinze. » Chaque Administrateur doit posséder au moins 2.000 liv. sterl. » en titres de la Société ; on considère comme désirable la rési- » dence sur place des Administrateurs ; et, jusqu'à un certain point, » représentants des principales villes ou districts par où passent » les lignes du *Midland* et d'où on retire les ressources. Les » Administrateurs sont choisis par le Conseil, le choix est » ensuite confirmé par les actionnaires. A différentes époques, » on a fait des propositions de mettre à l'élection les fonctions » d'Administrateur. Mais les arguments donnés contre cette » réforme ont été décisifs, et les Compagnies sont aujourd'hui » d'accord pour laisser le choix des Administrateurs aux membres » du Conseil. Les réunions ordinaires du Conseil ont lieu le » premier mercredi de chaque mois.

» Les Administrateurs sont divisés en plusieurs comités :

» 1° Le comité de l'entretien et des travaux (*Way and Works*) » d'où dépend l'entretien de la voie et de la propriété immobilière » de la Société, la construction des lignes nouvelles, l'agrandis- » sement ou les modifications des gares ;

» 2° Le Comité du Trafic, qui reçoit les demandes d'embran- » chement à des établissements privés, stipule les conventions avec » les autres Compagnies par rapport au trafic, examine les de- » mandes du public relatives à la marche des trains (horaires), » fixe les transactions pour accidents, dégâts, etc., sanctionne » la nomination du personnel pour le service du trafic ;

» 3° Le Comité de la Traction et du Matériel s'occupe des af-

» faires relatives à ce service, donne les ordres pour l'achat
» des machines nouvelles, et contrôle la rémunération payée aux
» employés, il a aussi sous ses ordres le matériel roulant de
» la Compagnie ;

» 4° Le Comité des Finances s'occupe spécialement des affaires
» financières, pourvoit aux fonds pour les payements, surveille que
» les reçus des actions et titres soient enregistrés à temps; émet
» les certificats des actions et les coupons ;

» 5° Le Comité des Constructions est divisé en deux sections;
» l'une s'occupe de toutes les questions relatives à des construc-
» tions nouvelles au nord et à l'est de Derby ; l'autre, des nou-
» velles constructions au sud de Derby et de Lincoln ;

» 6° Le Comité Parlementaire, qui siège seulement pendant les
» réunions du Parlement, détermine quels sont les pouvoirs qu'il
» faut demander pour la construction des nouvelles lignes, ou
» pour la conservation des anciennes ;

» 7° Le Comité des Magasins, qui stipule les marchés annuels
» pour les fournitures du matériel et provisions nécessaires pour
» toute la ligne.

» Au mois de novembre, certains fabricants de premier ordre
» sont invités à faire leurs offres, pour l'année, des articles usuels.
» Le Comité est souverain, il accepte ou refuse les offres qui
» lui sont adressées.

» Chaque Comité contrôle les payements relatifs à son service ;
» pour chaque mandat la signature d'un membre du Comité res-
» pectif est nécessaire : le mandat est aussi contresigné par le chef
» de service.

» Le Comité général, qui se compose du Conseil tout entier,
» décide, en dernier, de la mise à exécution des dépenses relatives
» à de nouvelles constructions ou changements des lignes exis-
» tantes, pour l'achat du matériel roulant, etc.

» Ces demandes sont présentées à une première réunion pour
» être examinées et, si elles sont approuvées, elles seront confir-
» mées dans une seconde réunion.

» Les propositions pour constructions de nouvelles lignes sont
aussi déférées à l'examen du Conseil tout entier. »

§ II. — Service du personnel.

Nous avons fait, à grands traits, la description de l'organisation élective de la Société; il y a naturellement une organisation permanente dont font partie les fonctionnaires supérieurs ou chefs de service ; ce sont :

General Manager ou Directeur général.

Superintendant of the line ou Directeur du service, chargé du mouvement des trains, surtout en ce qui regarde le service des voyageurs ; pour la marche des trains de marchandises, il s'entend avec le : *Goods Manager* ou chef du service des marchandises.

Engineer of the permanent Way, Ingénieur en chef de l'entretien et surveillance de la voie.

Locomotive Engineer, Ingénieur en chef du matériel.

Chief Accountant, Chef de la comptabilité.

Chief Auditor, Chef du contrôle.

Cette organisation varie légèrement, pour chaque Compagnie ; dans quelques-unes, il y a un *Mineral manager* ou chef du service des minéraux. Dans les Compagnies où l'on s'occupe spécialement du trafic du continent, il y a un *Continental Manager*. Il y a aussi un chef de service pour la navigation, du service médical, des signaux, des télégraphes, des magasins, etc.

M. Franqueville, dans un écrit de 1874-1875, faisait remarquer qu'aucun des directeurs généraux (*general Managers*) des Compagnies anglaises n'exerce ou n'a exercé les fonctions d'ingénieur.

Les ingénieurs occupent, dans les Compagnies, de hautes fonctions à la tête des services techniques et sont largement rétribués; mais l'on s'efforce systématiquement de ne pas les mettre à la tête de l'administration.

Pour les fonctions de directeur général, on cherche des hommes habitués à traiter les affaires, plutôt au point de vue commercial que technique; hommes pratiques avant tout, c'est dans le personnel même de la Compagnie que l'on prend de tels hommes.

Un tel système, qui a donné de bons résultats, est tout à fait en harmonie avec le caractère commercial des Compagnies anglaises. Les appointements d'un directeur général sont le plus souvent de deux à trois mille livres sterling par an.

M. Williams nous donne fort peu de renseignements sur les attributions des fonctionnaires supérieurs du *Midland*.

Le secrétaire est le représentant légal de la Société. Il rédige les procès-verbaux du Conseil, a la garde des registres des actions, des titres et des emprunts ; il conserve les actes d'achats de terrains faits par la Compagnie, encaisse les recettes, pourvoit aux payements et distribue les dividendes ; négocie les conditions des emprunts que la Compagnie contracte, aux termes des actes du Parlement ; reçoit les rentes qui reviennent à la Compagnie.

Le règlement des impôts sur les propriétés de la Compagnie, ainsi que le payement des autres taxes, rentrent dans ses attributions.

Ce service comprend six divisions :

Le secrétariat ;

Le bureau des obligations et des emprunts ;

Le bureau des transferts des titres de la Compagnie ;

La caisse ;

Le bureau de vérification et de payement des coupons échus ;

Le bureau des impôts divers.

Après avoir parlé du directeur général, M. Williams décrit ainsi les fonctions du *Superintendant* :

A lui, incombe le service des trains, il pourvoit à la sûreté de la ligne, aux signaux, etc.

Le chef du service des marchandises (*goods manager*) a sous sa dépendance les stations de marchandises, les magasins et leur contenu. Lorsqu'un train de marchandises sort du service des marchandises ou passe sur la ligne principale, il est sous la juri-

diction et les soins du *superintendant* jusqu'à ce qu'il arrive à une nouvelle station de marchandises.

Le *superintendant* doit spécialement s'occuper des signaux et en référer au directeur lorsqu'il s'agit de systèmes de signaux qu'il croit devoir être adoptés pour les lignes nouvelles. Il doit aussi choisir les employés et le personnel qui lui sont nécessaires, chefs de stations, commis, gardes-signaux, hommes de peine, excepté le personnel qui est plus spécialement désigné pour les stations de marchandises, ou à l'entretien et surveillance de la voie. Il a sous ses ordres les *superintendant inspectors*, chacun de ces derniers étant l'inspecteur d'une section.

Les chefs de service habitent le lieu ou siège le conseil, à l'exception du *London and North Western;* ils dépendent nominalement du directeur général; toutefois ils ont, selon M. Reitzenstein, par le fait, une grande indépendance et un pouvoir étendu sur le personnel placé sous leurs ordres. Chaque chef de service est remplacé par son sous-ordre immédiat, et non pas par un autre chef d'une autre section. Chaque service a son bureau, sous les ordres des chefs de service (*district Officers*). La division des districts varie pour les différents services. Généralement il y a peu de *formalisme*, le travail d'écriture est réduit à des proportions minimes. Les chefs de service sont fréquemment en relation personnelle entre eux et avec le directeur général, mais dans sa sphère chacun a de l'initiative et une certaine indépendance. Il est d'usage en Angleterre, pour les maisons de commerce, ainsi que pour les chemins de fer, que le service de caisse soit confié à une banque, qui se charge du payement des appointements à faire aux employés, excepté les salaires du petit personnel. Le contrôle est exercé par l'*Audit office* qui a des inspecteurs de districts; en général, on cherche, autant que possible, que l'organisation du service soit faite de sorte que deux employés qui établissent séparément leurs écritures soient contrôlés l'un par l'autre. D'après la statistique du *Board of Trade* de 1875, le personnel comprend 274,535 employés au service des chemins de fer du Royaume-Uni. Il n'y a pas de motifs pour croire qu'il soit exagéré; en voyageant sur les chemins de fer anglais, on éprouve une certaine surprise de voir un personnel si limité, surtout dans les gares de voyageurs.

En général, le personnel est admis très jeune au service (entre quatorze et dix-huit ans), il subit un petit examen qui précède l'admission; mais on n'exige qu'une connaissance sérieuse de l'arithmétique et une bonne écriture sous la dictée. Les heures de travail sont, le plus souvent, de neuf à douze heures par jour, réduites à huit heures pour les agents des signaux. Les appointements sont élevés pour les employés supérieurs et moyens, et sont relativement bas pour les employés inférieurs (de 20 à 50 francs par semaine). Tous les ans, ils ont une augmentation proportionnelle, pourvu que le chef de service leur délivre une déclaration constatant qu'ils ont rempli leurs devoirs avec soin et intelligence. L'employé peut être licencié, par un avis préalable de quatorze jours ou d'un mois. Ils n'ont droit à aucune pension; cependant, dans quelques Compagnies, il existe des caisses de retraites et de secours mutuels, auxquelles la Compagnie accorde une subvention. La discipline est rigoureuse. Dans les meilleures Compagnies, les agents qui acceptent des pourboires, sont immédiatement congédiés.

Le personnel fait ordinairement sa carrière dans la Compagnie où il est entré; d'autant plus que cette carrière n'est pas interrompue par le service militaire qui, en Angleterre, est volontaire. Le personnel entre jeune dans les emplois inférieurs, et peu à peu, selon ses capacités, ou même par des influences, grâce à la *Self-education* du peuple anglais, il n'est pas rare de voir de simples ouvriers ou commis arriver à des situations relativement élevées. Ce système est très encourageant; chaque Compagnie devient, en quelque sorte, l'école de son propre personnel. M. Williams, en parlant du *Midland*, nous dit : « Lorsqu'on a besoin de recruter du personnel, on envoie des imprimés spéciaux aux administrateurs, pour leur demander s'ils n'ont pas à signaler quelques candidats admissibles aux emplois. Quand ces listes reviennent, avec d'autres noms ajoutés, ceux qui sont proposés sont examinés au point de vue de la taille, de la santé, de l'âge, de la vue, de l'ouïe, sur l'aptitude à lire toutes les écritures, etc. S'ils répondent à toutes les conditions voulues, leurs noms sont inscrits sur une liste de « candidats admissibles », dont les nominations ont lieu au fur et à mesure des vacances dans les emplois. Les membres du clergé et les maîtres d'école recommandent

souvent des jeunes gens élevés dans leurs écoles, pour les faire entrer dans le personnel des Compagnies. S'ils semblent acceptables au premier abord, il leur est envoyé un billet gratuit pour se rendre à Derby pour être examinés, et, s'ils sont admissibles et qu'il y ait des places vacantes, on les nomme employés. Ceux qui quittent le service, pour entrer dans une autre Compagnie, ne sont pas réadmis. Et, enfin, il y a un service exprès de police secrète *(Detectives)* dont les agents surveillent les stations, les salles d'attente, les magasins, et quelquefois voyagent dans les trains, à l'insu du personnel de service, cachés entre les marchandises, surtout dans les wagons de marchandises, couverts par des bâches dans lesquelles on a pratiqué des ouvertures afin que le garde puisse surveiller le train pendant la marche.

» En raison des plaintes continuelles pour vols de marchandises, sur nos lignes (*italiennes*), ne serait-ce pas le cas d'organiser aussi chez nous un service de police spéciale? »

CHAPITRE III

Matériel fixe et matériel roulant. — Développement et conditions des lignes.

Le développement du trafic, sur les chemins de fer anglais, a rendu nécessaire un redoublement d'activité dans les mesures à prendre pour rendre plus grande la sécurité de l'exploitation, tout en augmentant les transports et leur rapidité.

Les chemins de fer anglais sont, le plus souvent, construits en tranchées, afin d'éviter les passages à niveau; par conséquent, ayant de nombreux tunnels, on a cherché à raccourcir les distances entre les points extrêmes; le tracé est commode, les courbes sont à grands rayons et les pentes sont faibles et douces.

En Angleterre, la plupart des lignes sont à double voie; quelques-unes à trois et même à quatre voies; il y a des lignes où les trains ordinaires passent, pour laisser la voie libre aux trains directs.

La double voie est nécessairement moins en usage en Écosse et en Irlande.

Voici la statistique de 1877 :

	à double voie et plus.	à une voie.
Angleterre. . . . kilomètres	12.300	7.177
Écosse.	1.719	2.750
Irlande.	848	2.698
Royaume-Uni.	14.867	12.625

Les lignes à trois ou à quatre voies se trouvent exclusivement en

Angleterre. Le *London and North-Western* a 125 kilomètres à quatre voies, ce qui représente le maximum par rapport à toutes les sociétés.

Dans ces derniers temps, on a agité, dans le public et dans la presse, la question d'adjoindre aux lignes principales, une voie spécialement destinée au service des marchandises et des minéraux, cela dans le but d'éviter la plupart des rencontres de trains.

LARGEUR DE LA VOIE. — DE L'EMPLACEMENT DES RAILS

Les chemins de fer anglais ont été les premiers à adopter le rails en acier, dont le poids est en moyenne de 41 kilogrammes, par mètre courant. On fait usage des traverses en bois; celles en métal sont jusqu'ici peu employées.

Le remplacement des rails en acier avait été fait dès 1876 par les grandes Compagnies. Dans un mémoire présenté à la Société des Ingénieurs civils de Londres, en 1876, par M. Williams, il était dit que le coût pour un kilomètre, à voie unique, des rails en acier du poids de 41 kilogrammes, était de 10 livres sterling (252 francs) par tonne.

Réfection.	Fr.	34.958	par kilomètre.
Vieux matériel à déduire.		9.458	
Reste.		25.500	
Coût du *(Ghiaja)* ballast.		3.540	
TOTAL.	Fr.	29.040	par kilomètre

En Angleterre, on donne une préférence décisive aux rails à double champignon *(double headed rail)*. Le rail Vignole n'a pas eu de succès; le *London-Chatham and Dover* était muni de rails Vignole ; mais, après avoir fait un essai, il a substitué à ce rail celui à double champignon. Les lignes du *Metropolitan* (chemins de fer urbains de Londres) ont été construites avec des rails en fer; mais le trafic est tel que leur durée était à peine d'une année ; et, en certains points, il fallait changer les rails après quelques semaines.

En 1866-1867, après avoir fait des expériences avec des rails en acier du poids de 32 kilogrammes, la ligne entière fut refaite avec des rails d'acier, dits Vignole, du poids de 43 kilogrammes par mètre courant. En 1875-1876 on abandonna le système Vignole pour lui substituer les rails *bull-headed* de 43 à 44 kilogrammes par mètre.

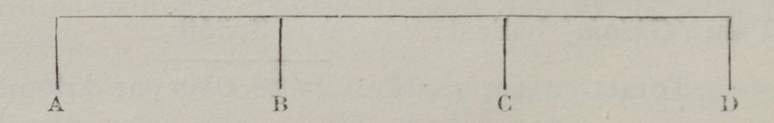
SIGNAUX

Sans les perfectionnements importants des appareils des signaux, l'Angleterre n'aurait pu satisfaire à la masse énorme du trafic de ses lignes avec la régularité et la sûreté actuelles.

Nous indiquons, entre autres, les systèmes suivants :

Staff-system,
Block-system,
Interlocking-system.

— Le « Staff system » s'applique aux lignes ayant une seule voie. La ligne est divisée en plusieurs tronçons AB, BC, CD, et, à chaque tronçon est destiné un seul « Staff » ou bâton qui a une forme et une couleur spéciales, de sorte qu'on le distingue de celui des autres tronçons.



Exemple : entre A et B, il n'y a qu'un seul « Staff » et aucun mécanicien ne peut partir de A vers B, ou vice versa, s'il ne possède le « Staff ». Il est évident qu'il devient impossible que, entre A et B, deux trains puissent se rencontrer, et ainsi pour les autres sections de la ligne. Cependant il est à remarquer que lorsqu'un train est partir de A avec le « Staff » un second train ne peut partir de A jusqu'à ce qu'un train de retour, ayant reçu à B le « Staff », le rapporte à A. Cela aurait l'inconvénient

d'empêcher que, entre A et B, il y eût plusieurs trains roulant dans la même direction, ce qui limiterait le trafic, surtout à certaines heures de la journée où le mouvement a lieu vers une seule direction.

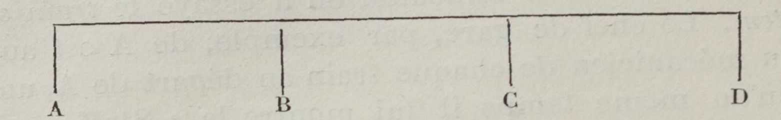
Pour surmonter cette difficulté, on a essayé le *train staff and ticket-system*. Le chef de gare, par exemple, de A est autorisé à donner au mécanicien de chaque train au départ de A, un ticket, pourvu qu'en même temps il lui montre le « Staff », de sorte que, de A, peuvent partir, l'un derrière l'autre, plusieurs trains, chacun muni d'un ticket, avec la certitude qu'ils ne rencontreront pas en route un autre train parti de B vers A ; le dernier train portera le « Staff ». La distance nécessaire entre les trains qui marchent dans la même direction pourra être maintenue par le *Block-system*. La même opération pourra être répétée pour les trains de retour. Ce second système de train *Staff and ticket* ne présente pas la sûreté absolue du système « Staff ». Pour éviter la négligence dans l'application, on a eu recours à divers expédients, entre autres celui-ci : le ticket à donner au mécanicien est renfermé dans une boîte qui ne peut être ouverte que par le « Staff ». Ainsi, on évite le danger qu'un chef de gare donne un ticket sans posséder le « Staff ». C'est grâce à ces systèmes de signaux qu'il a été possible d'effectuer sur les lignes de Saint-John's Wood à Londres, de Baker Street and Swiss Cottage, un mouvement journalier entre 6 h. 44 du matin et minuit 30, de presque 78 trains, en chaque sens, ou un *total de* **156** *trains* par jour.

LE BLOCK-SYSTEM

De même que le « Staff system » fonctionne sur les lignes à une seule voie, ainsi le «Block-system» trouve son application sur celles à deux voies, et a pour but de maintenir constamment un intervalle minimum entre deux trains qui courent dans la même direction. A cet effet, la ligne est divisée aussi en plusieurs sections, AB, BC, CD, à chaque point A, B, C, D, il y a une station de signaux liés aux autres par des appareils télégraphiques.

Le « Block-system » a pour résultats qu'il ne peut y avoir sur

chacune des sections de la ligne qu'un seul train à la fois. Quand un train doit partir de A, le garde-signaux de A demande à B si la voie est libre,



et, seulement, après avoir reçu la réponse affirmative, abaissera le signal sémaphorique qui autorise le mécanicien à partir. Avant que ce train soit arrivé à B, le garde-signaux de B aura demandé à C si la voie BC est libre, et ne donnera pas à B le signal de « Voie libre » avant d'avoir reçu la déclaration du garde C, et ainsi de suite.

Dans la pratique, une fois le service commencé, chaque garde-signaux, comme par exemple B, dès que le train a passé sa station, télégraphie au garde précédent A : *Line clear* (voie libre), et celui-ci abaisse le signal relatif à la station. Ainsi l'on a une succession continue de trains, chaque train étant protégé par le « Block-system » qui fonctionne derrière lui. Si, pour une raison quelconque un train s'arrête, par exemple, entre C et D, les autres trains qui viennent derrière trouveront les signaux d'arrêt aux points C, B, A, et devront, par conséquent, s'arrêter.

Il est évident que chaque station recevra de la station qui suit, selon le cas, l'un des deux signaux : *line clear* (voie libre), ou *a train on line* (un train est sur la ligne) ; et que ces signaux seront doubles, les uns pour la voie montante (*up line*), les autres pour la voie descendante (*down line*).

Ce n'est pas ici le cas de parler des nombreux appareils proposés ou en usage pour la transmission et pour l'enregistrement de ces signaux, d'autant plus que, souvent, le garde-signaux A doit avertir aussi d'autres gardes-signaux, sur la nature du train en marche, afin que l'on puisse le diriger sur son embranchement, ou le faire passer sur une voie de garage.

Il existe un code de signaux pour leur transmission, par la clochette électrique ; mais, comme il s'agit de distinguer entre *onze* catégories de trains entre la station de *Cannon-street*

du *South-Eastern,* il a été introduit un indicateur très ingénieux, qui consiste en un cadran autour duquel sont inscrits les noms des différents trains avec un index. Dès que l'index de la station de départ est mis sur le nom d'un train donné, celui de la station sémaphorique où se trouve l'appareil récepteur indiquera le même train, de sorte que le garde-signaux trouve écrit, devant lui, le nom du premier train qui doit arriver à la station.

Les distances entre les stations de signaux tendent à devenir d'autant plus petites, que le nombre des trains est plus grand.

L'application la plus complète du « Block-system » est faite sur les chemins de fer urbains de Londres, sur lesquels, à certaines heures de la journée, les trains se succèdent de *2 à 4 minutes*, en moyenne. En 1873, la distance maxima était de plus de mille mètres et la distance minima était de 120 à 150 mètres.

INTERLOCKING-SYSTEM

Parmi les appareils de sûreté, il faut citer l'*Interlocking-system*, qui a pour objet d'établir la réunion mécanique entre un échange et les signaux qui lui sont relatifs, et rendre impossible une contradiction.

. . . .

A la station de Waterloo Bridge, le nombre des leviers serait de 100 ; M. Barry a écrit à ce sujet :

« Si un homme entrait les yeux fermés dans une guérite, où se trouvent les leviers d'un *Interlocking-apparatus*, en ce qui regarde la correspondance des *échanges* et des signaux, on pourrait, sans aucun danger, lui permettre de mouvoir à son caprice n'importe quel levier ; sans doute, il retarderait le mouvement, parce qu'il ne saurait pas quel levier il faudrait lever pour donner le signal d'un train quelconque; mais il ne pourrait pas donner un signal et faire une combinaison qui, dans l'occasion, causerait une rencontre de trains.

On pourrait démontrer les effets d'un *Interlocking*, avec l'exemple

d'un piano ou d'un orgue construit de façon à ce qu'on ne pût obtenir de sons, que si l'on touchait des notes qui sont en accord entre elles. L'efficacité de ces systèmes, pour la sûreté du service, est aujourd'hui reconnue universellement et leur application s'étend tous les ans, grâce à l'insistance du Board of Trade. Déjà, devant l'enquête 1872, M. Broughton, directeur général du *Mid-Wales* déclarait, qu'avec le système « Staff » sur une ligne à voie unique, une collision était impossible, et M. Allport, directeur du *Midland*, reconnaissait qu'avec les Block-systems, il y a la plus grande sûreté *humainement* possible. L'hésitation que les Compagnies mettent à adopter le Block-system, provient de la grande dépense qu'il entraîne (*dépense calculée à près de 1,500 francs par kilomètre et par an*).

Le Parlement et le Gouvernement, plutôt que de recourir à des ordres impératifs, ont visé à ce que l'opinion publique exerçât une pression morale sur les Compagnies.

En 1857-58, un comité de la Chambre des Communes proposa qu'il fût fait une loi obligatoire pour l'adoption du Block-system. Mais, le Parlement n'adopta pas cette mesure ; en 1865-1867, il a été aussi confirmé qu'il fallait compter plus encore sur la responsabilité des Compagnies que sur l'intervention du Board of Trade.

La Commission d'enquête de 1877, sur les accidents de chemins de fer, recommandait qu'il fût donné au Board of Trade le pouvoir de rendre obligatoire l'adoption du Block et de l'Interlocking-system, s'il le croyait nécessaire à la sûreté du service. Le Board of Trade s'en rapporta à un tribunal compétent, et il n'est résulté aucune disposition législative sur la matière.

Les chiffres suivants démontrent à quel degré en est arrivé l'application en Angleterre au 31 décembre 1878.

Lignes en exploitation à plusieurs voies. . . . . Kil.	12,268
Avec le Block-system absolu	10,239
Avec le Block facultatif.	231
Avec d'autres appareils.	674
TOTAL	11,144

Lignes à voie unique	Kilom.	6,200
Avec le Staff-system, et le Block réunis. . . .		3,628
Avec le Staff et le télégraphe.		385
Avec le système n'admettant qu'un seul train sur la ligne.		413
Avec le train « Porter-system »		11
Avec le train Staff-system		1,556
	Total. .	5,993

En Angleterre les lignes avec le Block-system, représentent de l'ensemble 83 p. 0/0

En Écosse — — — — 61 p. 0/0
En Irlande — — — — 14 p. 0/0

Avec l'Interlocking :

En Angleterre — — — — 77 p. 0/0

En Écosse — — — — 56 p. 0/0
En Irlande — — — — 31 p. 0/0

LES GARES

Un des principes dignes de remarque des chemins de fer anglais c'est la séparation, autant que possible, du service des voyageurs de celui des marchandises ; aussi, sur les lignes principales et dans les grandes villes, nous trouvons des stations pour ces deux services, et quelquefois même il y a une troisième séparation, entre la station des marchandises et celle réservée aux minerais et spécialement aux charbons dont les quantités sont considérables.

LES STATIONS DE VOYAGEURS

Les stations ont des trottoirs des deux côtés ; il est expressément défendu aux voyageurs de traverser la voie pour aller d'un trottoir à un autre ; il existe, à cet effet, des passages souterrains ou des ponts par-dessus de la voie. Cette disposition est

imposée par le Board of Trade pour les lignes nouvelles et à grand trafic.

. . . .

Les chemins de fer anglais, malgré les fortes dépenses, cherchent à pousser les stations de voyageurs au centre de la ville ou dans les points du plus grand trafic, en passant au-dessus ou en dessous des rues. Cela donne satisfaction au public et rapporte aux chemins de fer anglais une grande masse productive d'un trafic qui échappe aux chemins de fer des autres pays.

. . . .

Il suffit de dire que dans la station de Cannon-street, de la ligne *South-Eastern*, avec quatre trottoirs seulement, de la largeur de mètres 3, 65 à 5, 8, et avec neuf voies simples, on suffit à un mouvement qui a, dans certains cas, atteint jusqu'à 800 trains par jour.

Gares de marchandises. TRAFIC : *MILLE WAGONS* PAR JOUR

Dans la gare de Broad-street du *North-London*, l'édifice est construit à deux étages, l'étage inférieur est destiné aux services des marchandises. Les wagons, une fois chargés, passent par des plates-formes sur un ascenseur mû par une machine de la force de 70 chevaux et élevés à l'étage supérieur, où les trains se forment pour le départ. L'opération inverse s'opère pour les trains de marchandises à leur arrivée.

Il n'existe que deux ascenseurs, pour un trafic de mille wagons par jour.

MATÉRIEL ROULANT

Quantité et qualité du matériel. — Statistique de 1877.

	LOCOMOTIVES	Par kilomètre	WAGONS	Par kilomètre	Autres véhicules	WAGONS à marchandises	Par kilomètre	CHARS	TOTAL
Angleterre	10.636	0.5	23.154	1.2	8.925	272.109	14	9.630	313.818
Écosse....	1.563	0.35	3.306	0.8	1.195	80.317	18	1.166	85.984
Irlande ...	568	0.16	1.269	0.3	611	11.246	3.2	461	13.587

La plus grande partie des Compagnies construisent elles-mêmes le matériel roulant qui leur est nécessaire. Les wagons à marchandises sont presque exclusivement à deux essieux, ainsi que les voitures de voyageurs; mais, pour les trains directs, on préfère les voitures à trois essieux.

La commodité et l'élégance des voitures varie selon les Compagnies, mais elles ne sont pas supérieures à celles des voitures des lignes italiennes, et elles sont inférieures au matériel des lignes allemandes.

Le *Midland* a des wagons Pulmann, mais seulement pour certains trains. Sur les lignes anglaises, le chauffage laisse à désirer; il est facultatif, et les voyageurs peuvent obtenir une chaufferette, en payant une taxe légère.

L'éclairage est fait au gaz.

. . . .

WAGONS PARTICULIERS

Il n'est pas inutile de parler de la faculté donnée aux particuliers de faire parcourir les chemins de fer par leurs propres

wagons pour le transport de certains produits, entre autres celui du charbon.

Il est d'usage que les propriétaires des mines de charbon pourvoient eux-mêmes au matériel pour le transport de leur houille; la Société se charge seulement de la traction, en fournissant les locomotives et en rendant les wagons vides à leurs propriétaires. Ceux-ci jouissent d'une diminution d'un peu moins d'un centime par tonne et par kilomètre. Pour démontrer à quelles proportions ce système est arrivé, il suffit de dire que, sur le *London and North-Western* le nombre des wagons appartenant aux particuliers est presque égal à celui de la Compagnie, et dépasse le nombre de 40,000 ; sur le *Midland*, il y en avait aussi 40,000 en 1875 appartenant à 300 propriétaires différents. Ces véhicules n'appartiennent pas aux propriétaires des mines ; souvent, ils les louent à une société spéciale pour le prix de 195 à 250 fr. par an. Quant à l'utilité de ce système, les avis sont partagés. Devant la commission de 1865, il a été critiqué par les membres des conseils d'administration, et surtout par M. Allport directeur général du *Midland*, qui le condamna en des termes nets et précis. La commission, elle aussi, se déclara contraire; cependant 10 ans plus tard, M. Findlay directeur du *London and North-Western*, se déclara catégoriquement en faveur des wagons appartenant à des tiers, dans une conférence des ingénieurs civils de Londres en 1876.

. . . .

Sans préjuger le mérite de ces objections, nous remarquons que, grâce à ce système, on n'entend pas en Angleterre les plaintes continuelles que font les commerçants sur les chemins de fer du continent pour le manque du matériel roulant, surtout aux escales des ports de mer et dans les pays où existent des mines de charbon. Si l'on tient compte du fort tonnage en Angleterre, ceci est sans doute un fait significatif. (Nous avons dit, autre part, que ces véhicules étaient au nombre de **200,000**.)

FREINS CONTINUS

L'application des freins continus a reçu en Angleterre une impulsion vigoureuse.

La commission d'enquête, sur les accidents de chemins de fer (1874-1877), a fait des expériences qui se trouvent dans les appendices du rapport de la commission (pag. 97). A partir de ce jour, le Parlement et le Board of Trade ont exercé graduellement une certaine pression sur les Sociétés de chemins de fer pour les obliger à adopter les freins continus...

Des statistiques publiées tous les six mois et de celle parue le 31 décembre 1879, il résulte que sur les chemins de fer britanniques il y avait, à cette époque, 24 systèmes de freins continus, dont huit seulement semblaient satisfaire aux conditions spécifiées par le Board of Trade. Au 31 décembre 1879 il y avait 1,114 locomotives ou 23 0/0, et 11,302 wagons, ou 28 0/0 munis de freins continus.

. . . .

CHAPITRE IV

Transport des voyageurs et des marchandises. Observations préliminaires.

Les Chemins de fer du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande avaient déjà atteint, au 31 décembre 1877, un développement et une extension considérables. Quelques chiffres suffiront à démontrer l'importance du trafic, par rapport aux Compagnies italiennes.

CHEMINS DE FER ANGLAIS EN 1877

	KILOMÈTRES	NOMBRE DES VOYAGEURS		TONNES DE MARCHANDISES			PRODUITS DES TRAINS		PRODUITS DIVERS
		Billets ordinaires	Abonnements	MINÉRAUX	MARCHANDISES GÉNÉRALES	NON CLASSIFIÉES	de voyageurs	de marchandises	
				T.	T.	T.	Fr.	Fr.	Fr.
Angleterre	19,47	492,404,036	351,650	100,812,224	47,923,34	30,136,612	567,768,924	721,582,455	50,350,469
Écosse	4,469	41,922,872	24,894	22,510,784	6,924,404	»	56,442,032	106,192,107	7,553,184
Irlande	3,546	17,266,746	20,922	887,199	2,748,856	36,682	30,911,151	33,501,599	910,439
TOTAL	27,492	551,593,654	397,556	124,210,207	57,596,994	30,173,294	655,122,107	861,276,161	58.814.092
					211,980,495		1,575,212,360		

CHEMINS DE FER ITALIENS 1877

Kilomètres	VOYAGEURS	TONNES de marchandises		PRODUIT		PRODUITS divers
		Grande vitesse	Petite vitesse	Voyageurs	Marchandises	
8.178	28.055.467	»	Tonnes. 7.506.267	Francs. 68.714.251	Francs. 83.876.457	Francs. 1.828.709
				Fr. : 154.419.417		

SERVICE DES VOYAGEURS

Le service des voyageurs, sur les chemins de fer anglais, a cela de particulier, qu'il est fait à l'aide de *trains nombreux, légers et à grande vitesse.* — Pour le nombre des trains il est supérieur à tout ce qui existe sur les chemins de fer du continent.

	Kilom. pour la ligne la plus courte.	Nombre de Sociétés.	Nombre de trains par jour
de Londres à Brighton . .	80,5	1	19
de Londres à Birmingham.	182,9	3	24
de Londres à Leeds. . . .	299,»	3	24
de Londres à Manchester..	302,»	4	28
de Londres à Liverpool . .	323,»	4	30

La fréquence des trains devient plus grande encore pour le trafic suburbain de Londres ; il arrive à Woolwich, Richmond, etc., plus de 80 trains partis des différentes gares de la capitale.

Il part de Cristal-Palace plus de 110 trains, par jour; 41 de la station de Victoria, et 31 de Ludgate-Hill.

De la station de Aldegate à celle de Baker-street, il y a **226** trains pour l'aller et **232** pour le retour.

Les trains pour l'aller sont ainsi répartis :

Trains	de	5 à 6	heures du matin	3	par	heure.
»	de	6 à 7	»	» 6	»	»
»	de	7 à 8	»	» 7	»	»
»	de	8 à 9	»	» 12	»	»

Trains	de 9 h. matin	à 10 h. soir	14	par	heure.
»	de 10 »	à 11 »	9	»	»
»	de 11 »	à 12 »	10	»	»
		Après minuit	2	»	»

On voit que, de 9 heures du matin à 9 heures du soir, il y a un train presque toutes les 4 minutes, en chaque sens. Mais pour se faire une idée juste de la fréquence des trains, il faut remarquer, qu'aux trains partis de la capitale, il y a les trains intercalés des autres lignes et qui usent des lignes de la capitale; ainsi sur le *Métropolitan-District* il y aurait, à certaines heures, jusqu'à 28 trains à l'heure en chaque direction, de sorte que les trains se suivent à *deux minutes d'intervalle*, en moyenne.

La fréquence des trains est encore plus grande, dans les provinces, spécialement entre Manchester et Liverpool (kilom. 50), où elle atteint 44 par jour.

Les dimanches et autres solennités, le service est limité à très peu de trains. M. Fleming a calculé, en tenant compte de la réduction des jours de fêtes, que l'intervalle moyen des départs par minute sur les grandes lignes était comme minimum :

Sur le *Metropolitan-District* de 5 minutes;

Sur le *Metropolitan* un train toutes les 6 1/2 minutes;

Sur le *Lancashire and Yorkshire* 19 minutes;

Sur le *London and North-Western*, le *Midland*, le *Brighton*, un train toutes les 24 minutes.

Sur les chemins de fer anglais, il y a différentes catégories de trains :

Les trains express (mail trains), pour les grandes distances.

Les trains directs (fast trains), pour distances moyennes, et enfin les trains ordinaires; ceux-ci se distinguent encore en « Parliamentary or Government trains » qui s'arrêtent à toutes les stations et sur lesquels le tarif de la 3me classe est de fr. 0.062 par kilomètre (un penny par mille).

La vitesse de ces catégories de trains est à peu près la suivante :

Trains express	de 65 à 75	kilomètres	à l'heure.
— directs	de 40 à 65	—	—
— ordinaires	de 30 à 40	—	—

Certains trains se distinguent par leur vitesse supérieure aux chiffres donnés. Sur le *Great-Northern*, le train de Londres, pour le Nord, qui part de la station de King's Cross, à 10 h. 10 du matin et parcourt, sans s'arrêter, en une heure 32 minutes, le trajet de 76 1/4 milles de Londres à Peterborough, ayant ainsi une vitesse de 80 kilomètres à l'heure. Cette vitesse est dépassée par le train du *Great - Western*, de Londres à Exeter, qui part de la station de Paddington à 11 h. 45 et arrive à Swindon (milles 77 1/4) à 1 h 12, avec une vitesse de 83 kilomètres à l'heure.

Pour la sûreté des voyageurs, le « Regulation of Railways act de 1869 » a prescrit, qu'à dater du 1er avril 1864, tous les trains de voyageurs qui parcourent plus de 32 kilomètres sans s'arrêter, devaient avoir un appareil efficace de communication entre les voyageurs et le personnel du train, approuvé par le Board of trade. La Compagnie est passible d'une amende de dix livres sterling par chaque contravention. Le voyageur qui ferait usage de l'appareil, sans un motif raisonnable et suffisant, payerait une amende de cinq livres sterling. Deux systèmes ont été appliqués : l'un consiste simplement en une corde attachée à une cloche placée sur la machine et dans le compartiment du chef de train. Ce système a été démontré insuffisant. Sur le *South-Eastern* on a essayé un autre appareil électrique, qui a donné de meilleurs résultats, mais il paraît que le problème n'a pas encore été convenablement résolu.

Une des réformes les plus importantes du service des voyageurs sur les lignes anglaises, c'est l'introduction de 3me classe dans les trains directs; cette réforme a été courageusement entreprise par le *Midland* en 1872, sur l'initiative de l'habile directeur général M. James Allport, et, bon gré mal gré, a dû être adoptée par les autres Compagnies au nord de la Tamise qui se trouvent en concurrence avec le *Midland*. Actuellement les trains directs, et même les trains express, du nord de la Tamise, ont des voitures de 3me classe sans augmenter le prix du billet ordinaire.

Tandis que sur les trains, au sud de la Tamise, nous trouvons encore des trains directs ayant seulement la 1re classe, ou la 1re et la 2me avec surtaxe. L'utilité de cette réforme fut l'objet de

discussions très vives au moment de son introduction. La population a tellement manifesté sa sympathie aux Compagnies qu'aujourd'hui il serait impossible de les supprimer. L'impression générale est que cette réforme, sans porter de préjudice aux Compagnies, et même en augmentant leurs recettes, a rendu un grand service au public et surtout aux classes moyennes et inférieures, qui sont les plus nombreuses.

Une autre réforme a été faite en 1874, par le *Midland*, c'est-à-dire que les trains ne contiennent aujourd'hui que les *premières* et les *troisièmes* classes, en outre des wagons Pullman pour les grandes distances. L'utilité de cette réforme, déjà conseillée par l'honorable M. Gladstone, dans une lettre de 1874, a donné lieu à des discussions encore plus vives. Pour les voyages à petites distances, l'expérience a démontré que, lorsqu'il y a trois classes, une des deux premières voyage à vide. (En Angleterre ce sont presque toujours les wagons de 2[me] classe qui roulent à peu près à vide; sur le continent, ce sont les voitures de premières.) Donc, sur les lignes où ce fait se produit, il est utile de supprimer la classe des voitures qui circulent presque toujours à vide.

En Italie et en Allemagne, c'est la 1[re] classe que l'on conseille de supprimer, pour les petites distances.

Ces réformes du *Midland* furent notablement avantageuses aux voyageurs de ces lignes. Au moment même de leur adoption, la Compagnie a remanié les anciens tarifs et les a abaissés, de sorte que le prix de la 1[re] classe est devenu presque le prix de l'ancienne 2[me] classe.

Les voitures de 3[me] classe ont été améliorées, par des banquettes avec coussins et elles peuvent, aujourd'hui, rivaliser avec nos 2[mes] classes. Enfin, pour soutenir la concurrence, le *London and North-Western*, a été contraint d'abaisser les tarifs de voyageurs, d'embellir la 3[me] classe et de l'admettre dans les trains directs. Donc, les voyageurs de 3[me] classe voyagent en Angleterre avec un confortable et une vitesse ignorés par les voyageurs du continent. Cela explique le grand nombre des voyageurs de 3[me] classe pendant ces dernières années.

NOMBRE DES VOYAGEURS EN ANGLETERRE

ANNÉE	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE	TOTAL
1870	27.682.159	68.358.676	199.133.085	295.173.920
1877	36.919.043	59.090.898	396.394.095	492.404.036

En 1870, il y eut 118,110 voyageurs avec billet d'abonnement.

Et en 1877, il y a eu 351,600 voyageurs avec billets d'abonnement.

RECETTES DES VOYAGEURS

ANNÉE	1re CLASSE Liv. Sterling.	2e CLASSE Liv. Sterling.	3e CLASSE Liv. Sterling.	TOTAL Liv. Sterling.
1870	3.329.681	4.364.533	6.177.230	14.470.964
1877	3.669.744	3.120.672	11.933.651	19.846.247

Par train et par kilomètre.		Par kilomètre exploité.	
1870	Fr. : 5.99	Liv. ster. :	1.309
1877	Fr. : 5.82	—	1.640

Il résulte de ces chiffres :

1° Que le nombre des voyageurs de 1re classe a augmenté, pour les sept années, de 34 0/0; celui de 2me classe a diminué de 13 0/0, et celui de 3me classe a augmenté de presque de *cent pour cent*. Le nombre total des voyageurs est en augmentation très sensible.

2° Les recettes des voyageurs de 1re classe ont augmenté lentement (11 0/0). Celles de 2me classe ont diminué fortement (29 0/0) et celles de 3me classe ont augmenté de (93 0/0).

3° Le produit, par train-kilom., et le produit net pour cent du capital sont restés presque stationnaires. La faible différence est peut-être due à la dépression dans les affaires commerciales qui a commencé en 1877, et par la construction, depuis 1870, de lignes moins productives que les anciennes. Cependant il y a une augmentation de 231 à 380 liv. sterl. par chaque mille; ouvert à l'exploitation pour le trafic des voyageurs seulement.

4° La 3me classe constitue aujourd'hui la source principale des recettes des voyageurs des chemins de fer anglais.

Les revenus de la 3me classe sont égaux au double des recettes des autres deux classes réunies.

« Le pauvre voyageur de 3me classe, pour qui fut nécessaire une loi du Parlement (1845), afin que les Compagnies le transportassent, au moins une fois par jour, avec des wagons protégés de l'intempérie des saisons, avec une vitesse d'au moins 19 kilomètres à l'heure, ce pauvre voyageur qui, pendant tant d'années, a été regardé avec négligence, pour ne pas dire davantage, par les agents des Compagnies, est transporté aujourd'hui dans des voitures commodes, avec coussins, et à 60 et 70 kilomètres à l'heure ! Il est devenu la source principale des recettes de voyageurs des chemins de fer anglais. »

Les statistiques de 1878 concordent avec celles de 1877.

On peut discuter sur l'utilité plus ou moins grande de certaines réformes; mais, sur celle-ci, nos chemins de fer ne devraient pas hésiter un seul instant à admettre les troisièmes classes dans les trains directs. Et, si l'espoir du gain n'encourage pas les Compagnies, le législateur a le devoir d'intervenir en faveur des classes moins aisées et plus nombreuses. Une telle réforme est parfaitement en harmonie avec le progrès moderne de la science, qui tend, à mettre à la portée des classes moins fortunées, les institutions économiques les plus bienfaisantes.

Les chemins de fer sont un service public; l'État a, non seulement le droit, mais le devoir de faire en sorte que l'exploitation, tende à avantager le plus grand nombre, autant que les finances le permettent.

SERVICE DE LA MESSAGERIE (PARCELS)

Pour démontrer avec quels soins les chemins de fer anglais satisfont aux besoins des différentes espèces de trafic, adaptant à chacun le tarif, la vitesse, etc. qui leur convient, nous citons les quelques lignes de M. Williams, publiées sous forme d'avis :

« Les personnes qui possèdent une campagne, mais quihabi-
» tent Londres de temps en temps, peuvent faire arriver avec
» les trains de voyageurs et par toutes les stations de province,
» des fruits et légumes pour leur usage et qui leur seront livrés
» à Londres, à tarif réduit.

« Pour informations, s'adresser au superintendant du Midland à Derby. »

SERVICE DES MARCHANDISES

Les chemins de fer anglais distinguent les marchandises en trois catégories :

1° Parcels (petits paquets).
2° Merchandises.
3° Minerals.

Les « parcels » sont transportés par les trains de voyageurs et avec des tarifs spéciaux.

Les marchandises (goods) voyagent par des trains « merchandise or goods trains ».

Le service des marchandises est subordonné à cette formule : obtenir la plus grande vitesse possible des transports, de manière à réduire au minimum le temps qui court entre la consignation de la marchandise au chemin de fer, et la livraison au destinataire.

A cela contribuent :

1° La célérité du chargement et du déchargement des marchandises par un grand nombre d'engins disposés dans le matériel fixe des stations ;

2° La plus grande quantité possible de wagons ouverts ;

3° La simplification des formalités nécessaires pour la consignation des marchandises ;

4° L'unification du système des tarifs, surtout pour le service cumulatif, et la facilité de leur application ;

5° La « spécification » dans la formation des trains et dans leur fréquence ;

6° La diminution des formalités qui précèdent le départ d'un train, la simplicité des documents, la suppression du plombage des wagons de marchandises complet, etc ;

7° La vitesse remarquable des trains de marchandises ;

8° La fusion des petites Compagnies en grands réseaux, le système des « running powers » (droit de parcours) et surtout à l'union des tronçons en continuité selon la direction principale du trafic de manière à former une seule ligne entre les centres du mouvement principal ;

9° La limitation du transbordement et l'extension du service en commun ;

10° Le service de nuit ;

11° La prise et la consigne à domicile de la part des Compagnies de chemin de fer.

La « spécification » des trains a le plus souvent lieu selon leur destination et la nature du trafic qu'ils servent.

Elle se traduit par des trains nombreux et légers. Cette spécification, nous la trouvons aussi pour le matériel roulant parce que le désir de donner à chaque véhicule un chargement pour une seule station a amené l'adoption de wagons légers et peu couteux, leur charge maxima est de 6 à 8 tonnes et leur tare moyenne est de 4 à 5 tonnes.

Sur le London and North-Western, à la station de Camden-Town il y a, en partance, un train de marchandises *toutes les*

heures pendant le jour, et toutes les *10 minutes*, pendant la première partie de la nuit. D'ordinaire, les trains de marchandises sont divisés en trois catégories : « Express goods trains » ou trains de marchandises qui font seulement le service pour les stations terminales, sans desservir les stations intermédiaires, sur le Great-Western, avec une vitesse supérieure à 40 kilomètres à l'heure).

« Fast goods trains » ou trains de marchandises qui font le service pour les embranchements de la ligne principale (vitesse 38 kilomètres à l'heure).

« Pick up goods » ou trains qui s'arrêtent à toutes les stations et qui servent à toutes espèces de trafic (vitesse 30,5 kilomètres à l'heure).

On peut donc dire que la vitesse des trains de marchandises varie entre 30 et 40 kilomètres à l'heure, selon les diverses catégories de trains ou les diverses Compagnies.

La légèreté des trains de marchandises nous est donnée par les études sur les chemins de fer, faites par M. Schwab. Le nombre des axes pour chaque catégorie de trains serait de :

Trains marchandises directs.....	60 à 70
— ordinaires, bétail, charbon.	70 à 80
— de véhicules vides........	90 à 100

Les trains ne sont pas interrompus, pendant la nuit ; par contre, les dimanches et jours de fêtes, le service des marchandises cesse par l'observance rigoureuse du repos pour les jours de fêtes dans toute la Grande-Bretagne.

CHANGEMENT DE RÉSEAUX

Vu le groupement actuel des Compagnies anglaises, M. Reitzenstein assure que le trafic total de l'Angleterre, d'Ecosse et du pays de Galles, l'échange entre les diverses Compagnies serait seulement de 30 0/0, et pour le Midland seulement de 10 0/0.

. . . .

La réunion des petites Compagnies en grands réseaux est le système des « running powers », ou droit d'une société de parcourir, avec ses propres trains et son propre personnel, la ligne d'une autre Société, de sorte que les Compagnies peuvent avoir accès aux grands centres, quoiqu'elles n'y aient pas de lignes à elles, et y faire leur trafic. Et, à cela, s'ajoute une grande variété de conventions entre les Compagnies, jusqu'à celle d'une bourse commune (*joint purse*) et d'un partage entre elles des produits du trafic. Lorsqu'il s'agit de marchandises qui doivent parcourir deux ou plusieurs Compagnies, ce trafic est facilité par l'institution très utile du « Railway Clearing House » dont la situation est publiée tous les ans ainsi que les rapports financiers réciproques provenant du trafic des Compagnies diverses. Lorsque le matériel d'une Compagnie passe sur un autre réseau, la compagnie propriétaire du réseau a deux droits : le *mileage* et le *demurrage*. Le *mileage* qui est le nolis proprement dit, est réglé, non pas pour le temps que le matériel est resté sur la ligne étrangère, mais sur le nombre de kilomètres qu'il doit parcourir sur celle-ci. On distingue aussi trois sortes de véhicules, pour chacun il y a un nolis différent ; il y a aussi un prix spécial pour les wagons affectés aux transports de gros tonnage. Le prix varie entre 4 cent. maximum et 1 cent. minimum par kilomètre. Le *demurrage* est payé lorsque les wagons d'une Compagnie sont retenus sur une ligne empruntée, au delà de deux jours (*les jours de fêtes exçlus*). Il commence à compter du troisième jour à raison de fr. 3.75 par jour, pour les trains de marchandises en général, et il est plus élevé pour les véhicules à fort tonnage. Ne sont pas sujets au *demurrage*, les wagons chargés de cendres, de charbons ou certains autres minéraux.

Les Compagnies ne donnent aucune indemnité aux propriétaires des mines pour le retard dans le retour de leurs wagons.

Le chargement moyen des wagons dépasse rarement les 2.500 kilogrammes, leur capacité est de plus de sept tonnes, ainsi le rapport moyen entre la charge et la capacité ne serait que de 36 0/0.

M. Findlay, Directeur du London and North-Western, déclarait, devant la Société des ingénieurs civils de Londres, qu'il avait étudié la question du chargement dans les stations de

Londres, Liverpool, Birmingham, Manchester, Burton, Birkenhead et qu'il avait observé, pendant la période de ses recherches, que le chargement moyen était de 2,250 kilog. Cela provient, non seulement de la nature du trafic anglais, mais en grande partie de la concurrence que les Compagnies se font entre elles. Dans certains cas, on expédie des wagons aux destinations les plus lointaines, jusqu'au nord de l'Ecosse, avec des chargements de 250 kilog. dans le seul but d'assurer la célérité du transport et d'attirer ainsi le trafic.

Sur la ligne d'un même réseau un wagon avec 500 kilog. seulement, voyage souvent sans transbordement, ce qui indique bien que, sur les chemins de fer anglais, on subordonne le chargement à la célérité des transports. Cependant, sur le Great-Eastern, dans le règlement du service de 1881, il a été établi qu'un wagon n'est pas considéré comme complet s'il n'a pas un chargement de 1,000 kilog. Il est fait exception pour les fruits frais, le poisson et les colis du poids de 500 kilog. Les wagons avec un chargement inférieur à 1,000 kilog. sont considérés comme mixtes et sujets à transbordement.

SERVICE EN COMMUN

L'enquête de 1872 a eu pour résultat de motiver la loi du 21 juillet 1873, aux termes de laquelle toute Compagnie qui veut expédier des marchandises sur les lignes d'un autre réseau, doit lui faire connaître le montant de la taxe, sa répartition entre les diverses Compagnies prenant part au transport et à l'itinéraire qu'elle propose. Si, dans le temps prescrit, les conditions ne sont pas acceptées par les Sociétés intéressées, si un accord n'est pas intervenu, la question doit être résolue par les Tribunaux.

Mais une des prescriptions de la loi de 1873 a distrait ces causes de la compétence des cours civiles ordinaires et les a déférées à un tribunal de chemins de fer créé sous le nom de *Railway Commissioners Board*. Ces commissaires décident si la marchandise doit être acceptée avec le tarif commun proposé.

La conséquence de la nouvelle législation anglaise est donc celle-ci : Le service commun entre les Compagnies est obligatoire ; l'organisation en est laissée au libre arbitre des Compagnies, mais si celles-ci ne se mettent pas d'accord, le Tribunal des *Railway Commissioners* a des pouvoirs discrétionnaires pour résoudre la question.

RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES

Contrairement aux autres pays, l'Angleterre, comme on sait, ne possède ni code de commerce, ni règlement d'exploitation des chemins de fer, qui déterminent la responsabilité des Compagnies. Cette responsabilité est définie spécialement dans les « Railway Clauses consolidation Act » (8 mai 1845), par le « Railway and Canal traffic Act. » (10 juillet 1854), par les « Regulations of Railways » (31 juillet 1873), et par les « Railway Commissioners » déjà nommés. Nous n'entrons pas dans la question de savoir si, d'après la loi, les Compagnies anglaises sont obligées d'accepter et de transporter le trafic qui leur est offert par le public. Il paraît qu'il manque une prescription définie et formelle sur cette question, mais par la pratique elle est résolue, dans le sens affirmatif, non seulement dans l'intérêt de chaque Compagnie, afin d'avoir un trafic supérieur, mais comme conséquence indirecte des principes fondamentaux de la législation anglaise sur les transports.

Ces principes peuvent se résumer ainsi :

1° Les Compagnies de chemins de fer doivent accorder des facilités convenables (*all due and reasonable facilities*) pour le transport du trafic qui leur est offert par les autres Compagnies et cela sans retard exagéré *without any unreasonable delay* ;

2° Les Compagnies doivent présenter au public toutes les facilités raisonnables pour la réception et le transport du trafic : *all reasonable facilities* ou *all reasonable accomodation* ;

3° Les Compagnies doivent avoir les mêmes égards pour tous

les expéditeurs qui sont dans les mêmes conditions : *equal treatment under equal circumstances* ;

4° Les Compagnies doivent exécuter les transports qui leur sont confiés dans un espace de temps raisonnable *reasonable time* ;

5° La responsabilité des Compagnies pour les avaries, pertes des marchandises et indemnités en cas de retard est assez grave ; elle est déterminée par le « Common Law » ou droit commun, modifié par le « Carriers Act » art. 1830, et par le « Railway and Canal traffic Act ».

Tous les articles sont vagues, et il dépend des « Railway-Commissioners » de déterminer, dans chaque cas, ce que l'on doit entendre par : *reasonable*.

Toutefois l'interprétation en est assez rigoureuse, surtout en ce qui touche la remise à domicile, de la part des Compagnies.

« Il faut, — disait un président d'une grande Compagnie à » M. de Franqueville — que le public puisse être sûr de l'exac- » titude de ses transports, comme il l'est pour ses lettres. On » sait qu'en demandant aujourd'hui une marchandise à Londres, » on la recevra demain à heure fixe, avec plus de certitude qu'un » télégramme, et avec la même certitude qu'une lettre. Il en résulte » que les commerçants et jusqu'aux habitants des petites villes, » font venir chaque jour leurs provisions des grands centres, et » la rapidité avec laquelle le public est servi, nous procure des » bénéfices incroyables. »

En cas de perte, avarie ou retard dans l'arrivée des marchandises, les chemins de fer doivent répondre du dommage causé, sauf le cas de force majeure. Ils répondent aussi de la négligence de leur personnel, malgré une déclaration contraire.

La responsabilité aux termes du « Carriers act » est limitée à 250 fr. pour un colis de marchandises ou objet précieux désigné, à moins que l'expéditeur n'ait déclaré une valeur supérieure et payé la taxe d'assurance.

Les Compagnies doivent une indemnité de 1,250 fr. pour un cheval ; 355 fr. pour chaque tête de gros bétail ; 50 fr. pour une bête ovine, etc., à moins que le propriétaire n'ait déclaré une

valeur supérieure et payé l'assurance. Pour les transports, il y a deux méthodes : *at company's risk*, au risque de la Compagnie, et *at owner's risk*, au risque du propriétaire. Le prix du tarif est plus élevé dans le premier cas que dans le second. Les Compagnies préfèrent transporter à leurs risques. D'après Hodge (Law of Railways), les Tribunaux auraient déclaré licite la réunion, par les commissionnaires, de plusieurs colis en un seul, et n'a pas admis la demande des Compagnies de faire payer plus cher les colis ainsi réunis en un seul. Cependant, M. Parsloe dit que si l'un des petits colis appartient à une catégorie supérieure, ce tarif devra être appliqué au colis tout entier.

SERVICE A DOMICILE

Le service à domicile, fait par les Compagnies de chemins de fer, a acquis, d'année en année, une grande extension ; de sorte que, actuellement, les chemins de fer exécutent la prise et la consigne à domicile de la plus grande partie des marchandises transportées par elles; sont exceptés les produits tels que minéraux et charbon. Théoriquement, il est permis à tout individu de porter ou de recevoir à la station sa propre marchandise : mais, par le fait, les Compagnies, après une longue lutte, ont réussi à concentrer ce service totalement entre leurs mains, ayant rendu minime la différence du port rendu à domicile et celle restant en gare, et si cela ne suffisait pas, les Compagnies auraient recouru à des moyens plus énergiques, par le retard ou même par la défense de l'accès des véhicules privés aux escales (malgré les sentences contraires des Tribunaux).

En faveur du système de la remise et consignation à domicile faites par les chemins de fer, on fait valoir plusieurs raisons.

Prenons, par exemple, le cas d'une marchandise à l'arrivée.

Lorsque le train arrive en station, il y a déjà les véhicules prêts à recevoir la marchandise ; donc, promptitude pour le déchargement. Tous les colis destinés à un même quartier sont chargés sur la même voiture qui part de suite pour sa destination ; par conséquent célérité dans la distribution. En un mot,

pour l'économie et pour la régularité du service, il en résulte tous les avantages qui sont la conséquence de la production sur une vaste échelle, et de la division relative du travail. Outre cela, le système en question facilite beaucoup le service des stations, les marchandises étant déchargées des wagons immédiatement dans les voitures de ville ; les quais de débarquement sont toujours libres.

Enfin, ceux qui exécutent ces transports à domicile, pour le compte d'une Compagnie, sont intéressés par elle, de sorte qu'ils deviennent presque des agents *(canvassers)*, qui cherchent et apportent les expéditions aux Compagnies, ils sont assez habiles par les relations quotidiennes qu'ils ont avec les grandes maisons qui font le plus de transport. Il faut aussi remarquer que, dans les grandes villes, il y a presque toujours deux ou plusieurs Compagnies concurrentes qui cherchent à attirer le trafic sur leur propre réseau.

Voilà les raisons pour lesquelles les grandes Compagnies ont soutenu une longue lutte contre les particuliers et les expéditeurs, même contre les sentences des Tribunaux, afin de concentrer dans leurs mains la prise et la consigne à domicile, lutte de laquelle elles sont sorties victorieuses.

Pour les transports à domicile le Great-Northern a 52 agences de ville, à Londres ; London-Chatham-Dover en a 54.

Les facteurs qui prennent des marchandises à domicile, les transportent au bureau de ville du quartier qui les classe, et les envoie directement en wagon, donc le service des gares facilité. Au contraire, pour la consigne à domicile les facteurs partent directement du chemin de fer sans s'arrêter aux bureaux de ville.

En général, les Compagnies ont des conventions spéciales pour les transports à domicile, mais certaines font elles-mêmes ce service ; ainsi le Great-Northern possède à cet effet *800* chevaux, et le London and North-Western en a plus de *2,300*. Cette vaste organisation de transport à domicile a détruit l'existence d'une grande partie des commissionnaires. En 1847, il y avait de grandes maisons qui transportaient les marchandises sur les canaux et au chemin de fer ; ces maisons réunissaient les marchandises, les chargeaient sur leurs propres wagons, et

les Compagnies en faisaient la traction. Aujourd'hui ces maisons ont dû succomber ou devenir agents des Compagnies. Ce changement a eu pour conséquence une réduction sur le prix des transports en faveur du public.

TRANSPORTS DES MINÉRAUX

Le transport des charbons s'effectue sur une vaste échelle et avec des marchés spéciaux avec les propriétaires des mines. Par ce moyen, les Compagnies s'assurent non seulement une grande masse de transports, mais aussi leur régularité pour toute l'année. Sur les lignes allemandes, on aurait cherché à attirer le trafic en abaissant le tarif pendant la saison ou les transports sont moins considérables. Pour le transport des charbons on fait des trains complets et spéciaux, mais aussi légers, fréquents et avec une vitesse assez grande. Sur le North-Western, en 1870, un train complet de charbon était composé de 33 wagons, chacun ayant un chargement de 7. 5 tonnes avec une tare de 7 à 7. 5; sur d'autres lignes, la charge serait de 8 à 10 tonnes. La vitesse des trains à charbon est le plus souvent un peu plus de 24 kilomètres à l'heure ; sur quelques lignes, elle est de 29 kilomètres. Les transports de charbon se font de station à station, sans en exécuter le chargement ou le déchargement ni la remise à domicile.

Pour le déchargement, on accorde 24 heures ; sur le London and North-Western, on accorde 48 heures. Cependant, les Compagnies sont tolérantes et elles ne font presque jamais payer l'amende pour le retard du déchargement, même s'il était fait sur leurs propres wagons. On affirme que souvent les propriétaires de wagons s'en servent comme magasins, et non seulement pour le charbon, mais aussi pour les foins, pommes de terre, etc. A la station de *King's Cross* il y aurait eu jusqu'à *2,000* wagons restés chargés. On attribue cette bienveillance des Compagnies au besoin qu'elles ont de garder la clientèle qui pourraient passer à la Compagnie concurrente. Les Compagnies tiennent tête, même à la concurrence fluviale et maritime, pour les charbons.

Aux États-Unis, les chemins de fer commencent aussi à vaincre concurrence des canaux et des rivières pour les produits pondéreux ou volumineux. Selon M. Adams, la proportion des produits agricoles pondéreux ou volumineux transportés par chemin de fer en concurrence avec les canaux et rivières serait de :

En 1873.	de 29 8	0/0
En 1874.	» 33	0/0
En 1875.	» 45	0/0
En 1876.	» 52 6	0/0

CHAPITRE V

Le Clearing House.

Le principe du « Clearing » ou de la liquidation faite par le « Clearing house » fait partie intégrante de l'administration des chemins de fer anglais ; il est le pivot autour duquel tourne toute l'organisation du service commun, entre les nombreuses Compagnies.

L'utilité du « Clearing house » a été facilement reconnue ; il est notoire que les petites lignes étaient concédées à des entrepreneurs, sans aucun égard pour la continuité d'un service en commun ; mais, avec la réunion des réseaux et la fusion de plusieurs Sociétés, le besoin s'est fait sentir d'une plus grande uniformité dans les tarifs. M. Kennet Morison, qui fut le premier directeur du « Railway's Clearing house » en 1838, écrit ceci : « Lorsque les lignes qui s'étendent de Londres à Liverpool » fusionnèrent, il devint évident qu'il fallait prendre des mesures » pour faciliter le passage du trafic direct ou de transit aux » points de jonctions des trois tronçons de la ligne. On reconnut » qu'il fallait, non seulement permettre aux voyageurs d'accom- » plir le trajet, sans changer de voiture, mais que le même » système devait être employé pour les marchandises, si l'on » voulait donner satisfaction au public et développer les res- » sources des chemins de fer. » Pour qui connaît l'esprit d'association et d'initiative du peuple anglais, on n'aura point à s'étonner, qu'au lieu d'attendre une loi, les Compagnies formèrent

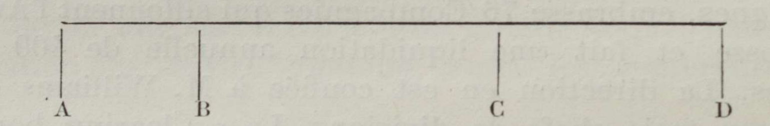
une association volontaire pour le service en commun ; cependant, les contestations entre les diverses Compagnies, relativement au matériel roulant, était fréquentes. Ce fut alors que M. Kennet Morison, et M. Stephenson imaginèrent de remédier à ces inconvénients par l'établissement d'un bureau central, semblable à celui du Clearing house, des Banquiers. L'idée fut accueillie favorablement par M. Glyn, par lord Wolverton, président du London and Birmingham, elle fut appuyée par M. Hudson « le Roi des chemins de fer », par M. Creed, par M. Laws, et après avoir surmonté une foule d'obstacles, fut acceptée le 2 janvier 1842. A son début, « le Clearing house » n'embrassait que les deux lignes qui traversaient l'Ile de Londres à Darlington en un sens, et de Manchester à Hull, dans l'autre. Le « Clearing house » de cette époque avait une petite maison à Drummond street, avec quatre employés. Le « Clearing house d'aujourd'hui occupe un vaste édifice de Seymour-Street avec mille employés de bureaux et mille employés sur les différentes lignes, embrasse 76 Compagnies qui sillonnent l'Angleterre et l'Écosse et fait une liquidation annuelle de 400 millions de francs. La direction en est confiée à M. Williams Dawson, assisté par trois chefs de divisions. Le « Clearing house » est présidé par un comité dont font partie un délégué de chaque Compagnie *(superintending committee)*.

Enfin, en 1850, une loi a reconnu le « Clearing house » et lui a donné la personnalité juridique, en réglementant son organisation. Le préambule de la loi dit que le « Clearing house » a pour but de fournir au trafic commun, entre les diverses Compagnies, les mêmes facilités que si toutes les lignes appartenaient à la même Société. Il ne faut pas oublier qu'il ne s'occupe que de régler les rapports réciproques des Compagnies, seulement en ce qui concerne le passage des voyageurs ou marchandises d'un réseau sur un autre, et que la liquidation, par conséquent, ne regarde que ce seul service en commun .

« THE MERCHANDISE DEPARTEMENT »

Le but de ce bureau est de diviser, tous les mois, entre les Compagnies intéressées les produits du transport des marchandises fait en commun : des minéraux, charbons, bestiaux, etc., c'est-à-dire le transport des marchandises qui touchent dans leur parcours les lignes d'une ou plusieurs Compagnies.

Supposons, par exemple, qu'une marchandise expédiée de la station A à la station B, doive, à la station C, quitter la ligne d'une Compagnie sur laquelle elle a fait le trajet A C, et faire le trajet C B sur la ligne d'une autre Compagnie, il est évident que chacune des deux Sociétés a droit à une certaine part du prix de transport payé pour l'expédition.



Le but principal du « Clearing house » et particulièrement de ce bureau est de faire cette répartition.

A cet effet, chaque station (par exemple A) envoie tous les mois au « Clearing house » un état de toutes les marchandises expédiées par elle à une autre station (par exemple B) située sur un autre réseau, ainsi qu'une liste de toutes les marchandises que cette même station A a reçues pendant le mois de la station B.

A son tour, la station B transmet au « Clearing house » un double état de toutes les marchandises qu'elle a expédiées à A et de toutes celles qu'elle a reçues de A.

Il est naturel que les documents envoyés par les deux stations se contrôlent réciproquement et s'ils sont exacts, doivent être parfaitement d'accord ; s'il y a différence on renvoie aux deux stations un état sur les divergences *(inaccuracy statement)* afin qu'elles vérifient et rectifient l'erreur.

Si les corrections concordent, on modifie les états primitifs et l'affaire est réglée ; dans le cas contraire, l'article sur lequel il y a

désaccord est retiré de l'état général et est porté sur le registre de *comptes d'attente* (outstanding book), et sont liquidés dans les mois suivants, dès que la divergence est expliquée. Les formules employées pour ces comptes rendus mensuels sont imprimées avec des encres diverses (encre rouge pour les marchandises reçues d'une station et encre noire pour les marchandises expédiées. On a, en outre, deux formules différentes, une pour le bétail, l'autre pour les marchandises en général (avec indication distincte pour les minéraux). Ces bordereaux contiennent des indications nombreuses, la date, le numéro de la lettre d'expédition, le nom du propriétaire et le nombre des wagons sur lesquels on a chargé la marchandise, la ligne sur laquelle elle a voyagé, la nature et le poids de la marchandise, l'indication qu'elle a été transportée à domicile ou seulement en gare, en port dû ou en port payé. Naturellement le « Clearing House » reçoit ces états de toutes les stations des Sociétés qui en font partie. Il groupe ces stations deux par deux et fait le résumé total du poids et du produit des marchandises transportées en service commun, entre les deux stations pendant le mois.

. . . .

Le « Clearing House » additionne les résultats de toutes les stations de chaque Compagnie et il obtient ainsi le total de l'avoir ou de la dette d'une Compagnie envers une autre. Le « Clearing House » ne paye que les différences ; c'est ainsi que l'on s'explique comment avec un numéraire de 50 millions de francs, il fait des opérations qui dépassent 400 millions de francs par an.

THE COACHING DEPARTEMENT

Ce service est relatif au trafic des voyageurs.

Il comprend deux sections « Parcels section », « Passengers section ».

Le « Parcels section » regarde la liquidation des produits des « par-

cels » ; par ce mot générique on indique les marchandises qui voyagent à grande vitesse en profitant des trains de voyageurs. Le mot « Parcel » comprend aussi les chevaux, les voitures etc., expédiés avec les trains voyageurs. On expédie comme « Parcels » des grandes quantités de poissons frais, de fruits, viande, volaille, lait et autres denrées nécessaires à l'alimentation des grandes villes. Ce service fonctionne très bien, et mériterait d'être étudié.

THE MILEAGE DEPARTEMENT

(*Bureau des parcours*)

Ce bureau a pour but d'établir et de liquider, entre les Compagnies, l'usage que celles-ci font du matériel appartenant à une autre Compagnie. Nous avons déjà parlé du *Mileage* et du *Demurrage* dans le chapitre IV.

Le *Mileage* ou louage pour les wagons des voyageurs est de : 7 cent. 5 par mille (mètres 1,610) et de 5 cent. pour tous les autres véhicules attachés aux trains de voyageurs.

Le *Demurrage* des trains de voyageurs est de fr. 12.50 par jour, pour les wagons-salons de 1re classe, et de fr. 7.50 pour les autres voitures.

Le *Demurrage* s'applique quand ces voitures sont gardées, au delà de deux jours, sur la ligne empruntée (jours de fêtes exclus).

THE LOST LUGGAGE DEPARTEMENT

Le bureau des bagages égarés, comme le nom l'indique, a pour objet de faciliter la restitution aux propriétaires, des bagages oubliés par eux ou perdus en chemin de fer, pendant le voyage. L'utilité de ce bureau est démontrée, par les 20,000 objets trouvés par an.

Il y a aussi au « Clearing House » une association volontaire au bénéfice des employés, avec une caisse de pension, une caisse de secours pour les malades, une caisse d'épargne, une salle de

lecture pour les journaux et une bibliothèque de 8,000 volumes.

Le personnel a d'autres Sociétés fondées sur les principes de bienfaisance et de prévoyance qui sont la caractéristique du peuple anglais.

DOUBLE CARACTÈRE DU « CLEARING HOUSE »

Nous avons donné un aperçu sommaire de l'organisation et des opérations du « Clearing House » considéré comme chambre de liquidation. Dans cet aperçu, nous avons omis certaines particularités et formalités qui auraient été difficilement expliquées sans l'aide de tableaux. M. Stein dans son étude : *Ueber Eisenbahn Rechtsbildung* (Vienne 1872), a observé que le « Clearing House » outre qu'il est une chambre de liquidation et de comptabilité, est une véritable institution d'ordre administratif, ayant une importance très grande surtout pour le service en commun. Les bases de ce système sont indiquées dans les *Regulations of the Railway Clearing House*, qui se publient tous les ans. L'édition de 1881 forme un beau volume contenant 260 pages et 137 tableaux. Tout le système de la classification des tarifs etc., s'y trouve bien défini. L'Allemagne a cherché à copier cette institution dans la *Verbande*, mais le *Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen* a plutôt le caractère d'une association technique, tandis que le *Clearing house* est une partie inhérente de l'organisation administrative et financière des chemins de fer anglais. . .
. . . .

L'étendue des rapports internationaux fera bientôt sentir le besoin d'un *Clearing house* international, pour les réseaux des différents États du continent. Nous avons vu dans ces dernières années les avantages de l'unification des systèmes monétaires, des poids, des mesures, etc.; certains services publics comme la poste, les télégraphes ont été réglés par l'union internationale ; les chemins de fer, qui sont le symbole du progrès, dans leur lutte continuelle contre le temps et l'espace, ne sentent-ils pas le

besoin d'une plus grande union? Si l'on pense aux grands avantages du commerce international par l'unification des tarifs de chemins de fer, des prêts réciproques du matériel roulant pour faire face aux besoins immédiats, etc., l'idée d'un *Clearing house* international des chemins de fer de l'Europe centrale mériterait la plus sérieuse attention de la part des États civilisés.

CHAPITRE VI

Les tarifs. — Tarifs des voyageurs.

Le système légal des tarifs de voyageurs sur les chemins de fer anglais est assez simple. Le Parlement dans l'acte de concession fixe le maximum que la Société peut exiger pour chaque voyageur par classe et par mille (1,610 mètres). La Compagnie peut adopter le tarif qui lui convient en dessous du maximum. Il y a en outre, dans la loi de 1844, une disposition en vertu de laquelle chaque Compagnie est obligée de faire sur ses lignes (et pour le transport des voyageurs de 3e classe) un train au moins par jour, dans chaque sens, au tarif d'un *penny* par mille (fr. 0.062 par kilom.) et le droit pour chaque voyageur de transporter gratis 25 kilogrammes de bagage. On appelle ces trains *Pariamentary trains ;* ils doivent avoir une vitesse au moins de 19.3 kilomètres à l'heure, avec arrêt à toutes les stations désignées par le *Board of trade*.

Les tarifs maximum fixés, par le Parlement, varient selon les actes de concession, de sorte qu'il y a des Sociétés qui sont autorisées à percevoir des tarifs différents sur leurs lignes.

Le tarif maximum est assez élevé.

Il est	de 26 cent.	par kilomètre	pour la 1re	classe.
—	de 20 —	—	2e	—
—	de 16 —	—	3e	—

En ce cas le tarif maximum cesse d'être une protection pour le public. Toutefois le Parlement saisit toutes les occasions favorables pour unifier les tarifs d'un même réseau et réduire le maximum à environ :

Cent.	12.5	pour la	1re	classe.
—	9.5	—	2e	—
—	6.2	—	3e	—

A côté des tarifs officiels, il y a les tarifs réels perçus par les Compagnies qui sont approximativement les suivants :

Chemins de fer anglais.		Chemins de fer de la Haute-Italie, non compris l'impôt.	
		Trains directs.	Trains omnibus.
		—	—
1re classe.....Fr.	0.125	0. 11	0.010
2e classe........	0.095	0.077	0.07
3e classe........	0.062	»	0.05

Les chiffres relatifs à l'Angleterre indiquent les tarifs usuels, mais sur certaines lignes au sud de la Tamise, les tarifs sont plus élevés, et vont jusqu'à dépasser du double les tarifs italiens.

Il est notoire que les tarifs normaux pour les voyageurs sur les chemins de fer anglais sont supérieurs non seulement aux tarifs italiens, mais à tous ceux du continent.

Pour justifier les tarifs élevés en Angleterre on donne les raisons suivantes :

1° Le transport gratuit d'un certain poids de bagage qui est pour chaque

Voyageur de 1re classe de 54 kilog.

—	2°	—	45	—	
—	3°	—	25	—	

2° La grande vitesse des trains anglais, par rapport à ceux du continent;

3° Le grand nombre de trains qui offrent au public un grand confortable et une économie de temps.

Et enfin l'admission des 3es classes dans les trains directs.

Leur confortable explique l'élévation des tarifs anglais par rapport aux tarifs italiens. De plus, la statistique démontre qu'une grande partie des voyageurs, qui sur nos lignes voyagent en 2° classe, voyagent en 3° classe sur les lignes anglaises à cause de leur confortable.

Malgré tout cela, et abstraction faite des cas particuliers, il est indéniable que les tarifs des voyageurs sur les chemins de fer anglais sont très élevés, surtout si l'on tient compte de la grande quantité du trafic, du bas prix du charbon et du combustible.

Il serait difficile d'en préciser la cause; peut-être est-ce le prix élevé de construction des lignes, peut-être est-ce à cause du monopole absolu, qui n'a pas à craindre la concurrence de la mer ou des rivières pour le transport des voyageurs. Peut-être faut-il remonter au temps où les Compagnies se faisaient concurrence et construisaient des lignes parallèles avec des tarifs extraordinairement bas ; à cette période de guerre, a succédé la période des fusions et des accords et les Compagnies cherchent actuellement, avec l'élévation des tarifs, à réparer, autant que possible, les dommages éprouvés pendant les folles tentatives de luttes.

Cependant, il y a une tendance à les abaisser, le Midland, le North Eastern, ont unifié et abaissé les tarifs des voyageurs, et les autres Compagnies rivales ont été obligées d'en faire autant.

Si le résultat final de l'abaissement des tarifs est une bonne chose, pour les Compagnies, il faut presque toujours passer par une période pendant laquelle le produit brut et le produit net

subissent une diminution presque certaine. Or, quand il s'agit de Compagnies dont les titres sont négociés à la Bourse, dont les recettes par semaine ou par mois sont attendues par la spéculation pour motiver la hausse ou la baisse des titres, il leur est difficile de faire des changements considérables qui peuvent causer une forte oscillation sur leurs titres.

Cette considération fut mise en avant par M. Clark dans l'enquête de 1872 (question 1367).

Les réformes hardies du Midland pour le service des voyageurs ne sont pas une preuve contraire de cet énoncé, parce que cette Compagnie tire la plus grande partie de ses bénéfices du trafic des marchandises et du minerai. Les recettes des voyageurs sont de 26 0/0 du produit total.

. . . .

BASES DES TARIFS DE VOYAGEURS

L'application des tarifs de voyageurs s'appuie sur une base mathématique : chaque Compagnie a un tarif par classe et par kilomètre entre deux stations, qui est égal au nombre de kilomètres multiplié par le tarif. Cette base est sujette à de nombreuses exceptions, par exemple : 1° le tarif est plus bas pour les ports de mer, lorsqu'il s'agit de vaincre la concurrence de la navigation ; 2° lorsqu'il y a plusieurs lignes entre deux points, le prix total sur la ligne plus longue est égal à celui de la ligne plus courte : ainsi, de Londres à Leeds, il y a trois lignes : le Great Northern (milles 186 1/4) ; le Midland (milles 196) ; et le London and North Western (milles 226) ; le prix du trajet est égal pour toutes les trois, quoique la ligne du London and North Western soit de 64 kilom. plus longue que la Great Western.

Les Compagnies anglaises préfèrent transporter un seul voyageur à un schelling, que deux voyageurs à un 1/2 schelling.

L'intérêt du public est précisément le contraire.

Les Compagnies donnent de grandes facilités pour les billets circulaires aux propriétaires des mines de charbon et aux pro-

priétaires de bestiaux; elles en sont amplement récompensées par les marchandises que ceux-ci leur apportent.

TRAINS DES OUVRIERS (WORKMEN'S TRAINS)

L'accès des gares, au centre de la ville, a nécessité la démolition, pour la construction de la station de Saint-Pancras, de plus de 3,000 maisons.

Ces chiffres sembleraient énormes si l'on ne se rappelait pas que les logements d'ouvriers, à Londres, se composent de petites maisons à deux étages et à deux chambres par étage.

Ce fait a eu pour résultat la suppression des maisons d'ouvriers.

Le Parlement a imposé aux Compagnies qui lui demandent de prolonger leur gare au centre de la ville, de faire le matin et le soir des trains d'ouvriers à un prix très bas (un penny) pour tout le parcours. Cette obligation fut imposée pour la première fois au London Chatham and Dover pour ses lignes « Metropolitan extension » et le Directeur de cette Compagnie a déclaré que le prix de 10 centimes, même pour une course de **11.27** kilomètres, était rémunérateur.

Toutes les autres Compagnies ont employé ce système, et aujourd'hui avec « two pence » (20 centimes) on donne aux ouvriers un billet d'aller et retour valable pour la journée, à partir de 4 h. 1/2 du soir, et le samedi à partir de midi.

Le même trajet pour la troisième classe est de 40 cent., donc l'ouvrier paye 20 cent. au lieu de 80.

La responsabilité des Compagnies en cas d'accidents est limitée pour ces trains à 2,500 fr. par voyageur.

La même obligation est imposée aux tramways.

Les ouvriers n'ont pas besoin de justifier de leur état ; l'heure matinale de ces trains est une garantie suffisante pour les Compagnies (de 4 h. à 8 h. du matin).

TARIFS DES PARCELS

(Messagerie)

Pour les « parcels » les chemins de fer anglais ont un système de tarifs spéciaux. Chaque colis est taxé séparément et le tarif est

proportionnel à la distance et au poids. On a un système de zones (de 1 à 30 milles — de 30 à 50 — de 50 à 100 etc. et un tarif proportionnel au poids : une livre, 2, 3, de 3 à 7, etc. Les chemins de fer ont des abonnements spéciaux pour le transport des journaux. Il y a aussi un tarif spécial pour les chiens, chevaux, viandes fraiches, volaille morte, gibier, lapins, fruits et légumes qui sont transportés par les trains de voyageurs. S'ils sont au risque de l'expéditeur, on applique le tarif avec une réduction de 25 0/0. Le tabac, la glace, la volaille vivante destinée à la consommation, s'il y en a une certaine quantité, sont transportés à moitié prix.

TARIFS DES MARCHANDISES

La question des tarifs de marchandises est une des plus compliquées qu'on puisse se figurer.

Lorsqu'on étudie des chemins de fer anglais, on trouve :

1° Classification des tarifs ;
2° Tarifs généraux ;
3° Tarifs spéciaux ;
4° Changement de tarifs ;
5° Tarifs différentiels ;
6° Argument en faveur des tarifs anglais ;
7° Caractère commercial des tarifs ;
8° Observations sur les tarifs anglais ;
9° Plaintes et procès ;
10° Tarifs kilométriques ;
11° Appréciation des tarifs anglais ;
12° Terminals ;
13° Recueil des tarifs ;
14° Publication des tarifs (1).

(1) Nous ne donnons ici que quelques exemples de l'application des tarifs en Angleterre.

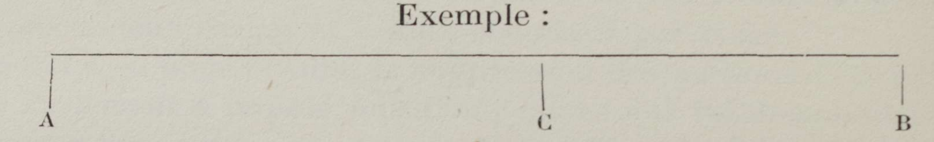
TARIFS DIFFÉRENTIELS

Les tarifs différentiels se manifestent sous toutes les formes possibles:

(a) Tarifs qui décroissent avec l'augmentation du parcours de la marchandise;

(b) Tarifs dont le prix est égal pour deux expéditions identiques, quoique le parcours soit moindre pour l'une d'elles; ou tarifs inégaux pour un même parcours.

Exemple:



La marchandise dirigée de A vers B, paye un prix égal et souvent moindre que la même marchandise envoyée de A à C. (Enquête de 1872, question 2,246.)

Le second cas se rencontre surtout pour les tarifs d'exportation.

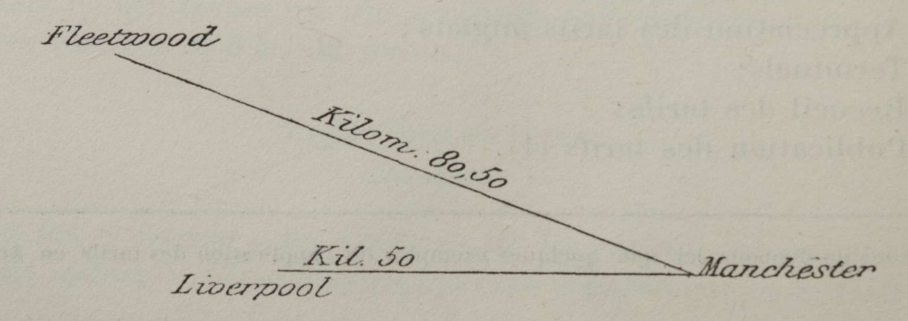
Les tarifs pour le transport des marchandises destinées à l'exportation sont constamment plus bas que ceux des marchandises destinées pour la consommation de la place.

Ainsi, les charbons de Wigan à Widnes, pour être exportés par mer, payent 1 fr. 45, tandis que les mêmes charbons destinés aux manufactures de Widnes, payent 2 fr. 90.

(c) Tarifs appliqués aux marchandises sur les différentes compagnies au profit de la ligne la plus longue.

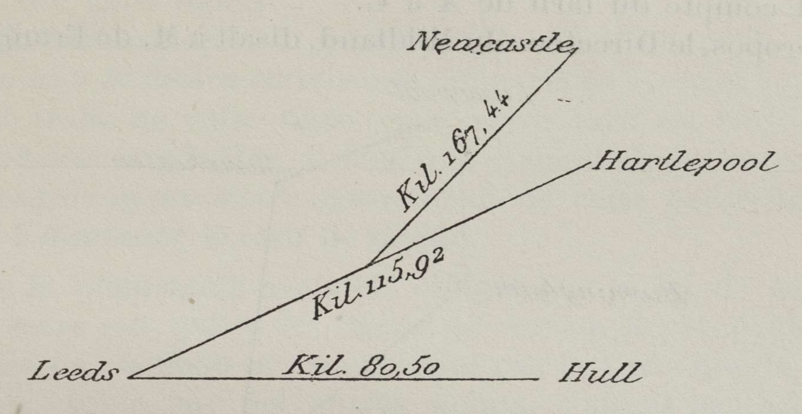
Le tarif est presque toujours égal indépendamment de la distance.

Ainsi, entre Manchester et Liverpool il n'y a que 50 kilomètres



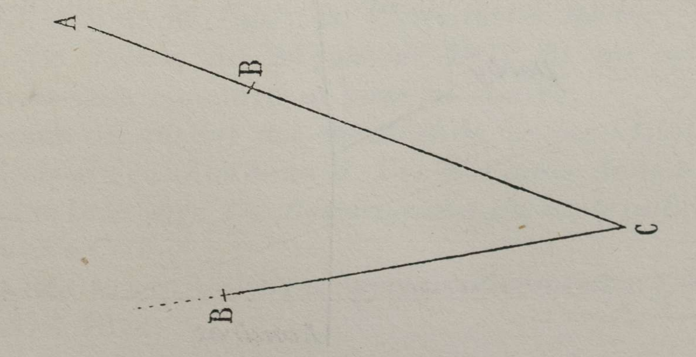
et de Manchester à Fleetwood (port de mer) la distance est de 80 kil. Malgré cela, le tarif pour la marchandise de Manchester à Fleetwood est égal à celui de Manchester à Liverpool, malgré la différence de 30 kilomètres.

Second exemple : Le North Eastern a un vaste parcours sur le nord-est de l'Angleterre, le tarif total pour les ports de mer est souvent identique quelle qu'en soit la distance.



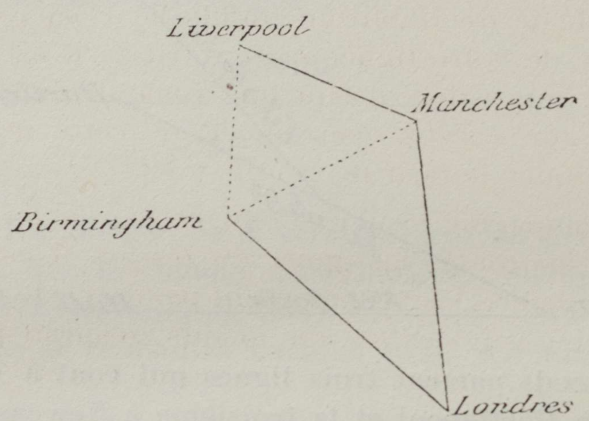
Ainsi de Leeds partent trois lignes qui vont à la mer : une à Hull, l'autre à Hartlepool et la troisième à Newcastle. Ces lignes ont une longueur bien différente et appartiennent toutes à la même Compagnie. Cependant une expédition de Hull à Leeds, paye autant que pour le parcours de Newcastle à Leeds quoique le trajet soit double. Ce système de tarifs différentiels est surtout appliqué aux transports qui servent à l'approvisionnement des grandes villes ou des ports de mer.

Supposons, par exemple, deux grandes mines de charbon A et B situées sur un ou plusieurs réseaux, mais à distances inégales d'une grande ville ou d'un port de mer C.



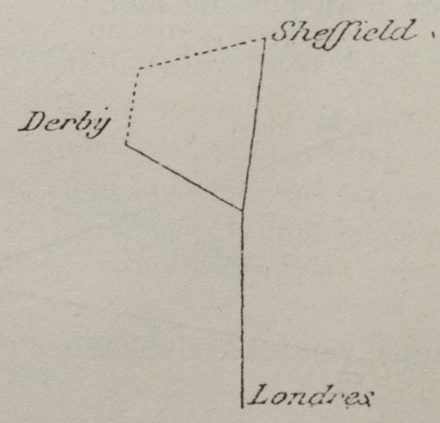
Si les conditions de production sont égales en A et en B, et si l'on applique le tarif kilométrique de A à C, il est évident qu'au point C, les charbons de A ne peuvent plus lutter avec les charbons de B à C ni pour la consommation ni pour l'exportation. En ce cas, les Compagnies décident qu'entre A C, le prix total du transport sera égal à celui de B C, à moins que les conditions de production du point A ne soient plus faciles qu'à B; en ce cas l'on tiendrait compte du tarif de A à C.

A ce propos, le Directeur du Mildland, disait à M. de Franqueville:



« Il faut que chaque marché puisse recevoir, de tous les côtés du » pays, les marchandises dont il a besoin ; de sorte que les pro- » duits de Liverpool (324 kil.) ou de Manchester (kil. 302) puissent » lutter à Londres avec les mêmes produits qui arrivent de Bir- » mingham (kil. 182) ».

Donnons encore un autre exemple pratique : de Londres à Derby, il y a 204 k. et de Londres à Sheffield il y a 276 k., de sorte que la distance de Londres à Sheffield est de 72 k. supérieure à celle de Derby.



Un marchand de Derby se plaignit vainement que, pour le transport du sucre de Londres à Derby, il payait plus cher que le commerçant qui expédiait son sucre de Londres à Sheffield. Or, il y avait à Sheffield une grande raffinerie de sucre, et la quantité mise en œuvre par celle-ci, en une semaine, était supérieure à celle reçue pendant une année par le marchand de Derby. Cette pratique est employée par toutes les Compagnies lorsqu'il y a des manufactures sur leurs lignes.

Mais si, par exemple, le marchand de Sheffield avait dit à la Compagnie : « Je désire établir une raffinerie de sucre et augmenter » ainsi le trafic de votre ligne mais votre tarif est trop élevé et » me rend cela impossible, il faut que vous abaissiez votre tarif », la Compagnie après s'être convaincue de cette nécessité, aurait consenti à diminuer le tarif de moitié.

Mais si la Compagnie avait été obligée par la loi de baisser le tarif du sucre sur toutes les lignes du réseau, il est évident que le bénéfice de Sheffield ne compensant pas la perte que la Compagnie aurait subie sur les autres points, n'aurait pas accordé la diminution au raffineur, et l'usine n'aurait pas été installée.

LE RACHAT DES CHEMINS DE FER ANGLAIS

En 1868, a commencé une troisième période d'agitation plus vigoureuse en faveur des chemins de fer de l'État ; plusieurs publicistes tels que M. Brandon, M. Fr. William, M. Parsloe, etc., et plusieurs Revues prirent part pour ou contre : la *Fortnightly Review* (1873, art. de M. Galt), la *Westminster Review*, l'*Economist*, 1873 aussi. Le *Times*, du 26 janvier 1872, fit un article sur la question, mais sans conclure ni pour ni contre.

Les partisans du rachat des chemins de fer par l'État trouvèrent des contradicteurs résolus dans M. Fr. Williams, dans le professeur Jevons, dans la brochure *The Railways and the State* publiée dans les actes du *Owen's College*.

Le rachat des Compagnies fut également combattu par le *Fraser's Magazine*, avril 1873.

Enfin M. Tyler, le partisan le plus acharné du rachat, s'est déclaré, depuis, contre le rachat par l'État et pour l'exploitation par les Compagnies.

La Commission s'est déclarée contre le rachat, contre les Compagnies d'exploitation et contre la propriété de l'État.

ANNEXE F

FRANCE

ENQUÊTE PARLEMENTAIRE

SUR

LE RÉGIME DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

DÉPOSITIONS

DES

REPRÉSENTANTS DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

VERSAILLES 1877

MM.
JACQMIN.
DIDION.
MARTENOT.
Le baron RAVIGNAN,
SOLACROUP.
TOURANGIN.
DONON.
BAUM.

MM.
VUITRY.
Alfred LE ROUX.
DELAITRE.
COINDARD.
FOUCHER DE CAREIL, sénateur.
VARROY, Sénateur, Ministre des Travaux publics.
HUYOT.

FRANCE

ENQUÊTE PARLEMENTAIRE

SUR LE

RÉGIME DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

DÉPOSITIONS

DES REPRÉSENTANTS

DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

VERSAILLES 1877

Quel est le maximum d'étendue d'un réseau de voies ferrées qui peut être soumis à l'Administration d'une Compagnie unique ?

M. JACQMIN. — Nous ne pensons pas qu'il soit possible de répondre à cette question envisagée d'une manière générale et théorique. On ne saurait, à notre avis, découper sur la carte d'un grand pays des divisions de chemins de fer comme on l'a fait pour des divisions administratives, politiques ou judiciaires.

Rien de plus dissemblable que les lignes de chemins de fer, si l'on considère que les unes donnent plus de 100,000 francs de produit brut par kilomètre, que d'autres ne paient pas même les frais de leur exploitation ; que sur certains points du territoire des trains marchent les uns derrière les autres à moins de cinq minutes d'intervalle, tandis que sur d'autres points, il y a seulement un train le matin et un train le soir.

Aucun raisonnement général ne peut donc s'appliquer à des lignes ayant si peu d'analogie entre elles. Il convient d'ajouter en

outre que la longueur des lignes d'un même réseau ne saurait donner la mesure des services que ce réseau rend au pays, ni par conséquent la mesure des efforts à faire pour en diriger l'exploitation de la meilleure manière possible.

Les six grands réseaux français ont été constitués d'après ce principe économique ; association d'une ligne ou de deux ou trois lignes à grand trafic, avec un nombre chaque jour plus considérable de lignes tracées dans des conditions moins favorables. Entrevue à l'époque des premières fusions, l'idée de cette association a été réalisée au grand avantage du pays par les lois de 1859 et de 1863, et des années suivantes jusques et y compris l'année 1875 ; nous disons, au grand avantage du pays, qui a su jusqu'ici éviter la dépense de lignes uniquement créées en vue de la concurrence et qui, la concurrence une fois éteinte, pèse lourdement sur le crédit public.

Chaque réseau français se compose donc essentiellement d'une artère principale autour de laquelle se groupent des lignes secondaires. Dans l'Est de la France, la ligne de Paris à Strasbourg remplit ce rôle important; à sa droite et à sa gauche sont tracées des lignes fort utiles au pays, mais dont aucune ne possède encore un trafic capable de lui assurer une vie propre ; il n'y avait donc place dans cette région que pour un seul et même réseau.

Sur une partie du territoire, la grande ligne de Paris à Marseille forme l'artère principale d'un vaste réseau. On a critiqué la longueur de cette ligne, mais il semble qu'il était bien difficile, sinon impossible, de la couper en deux, de manière à créer deux réseaux absolument indépendants, pouvant vivre isolément, avec des intérêts assez tranchés pour n'être jamais opposés les uns aux autres.

On a, dit-on, créé ainsi des Sociétés trop puissantes. Il ne faut pas le regretter. Elles ont doté la France d'un réseau déjà considérable ; si, au lieu d'encourager les fusions, on eût conservé les soixante-dix Compagnies qui, en 1851, se partageaient un réseau de 4,000 kilomètres, il eût été impossible de demander un effort considérable à des Sociétés qui avaient, à cette époque, tant de mal à subsister.

La constitution des six grands réseaux français a été, selon nous, une conception des plus heureuses ; elle a produit des résultats

considérables et aucune contrée de l'Europe ne présente une division meilleure. Nous pouvons ajouter que la longueur absolue des lignes englobées dans chaque réseau n'a jamais été considérée comme un obstacle à la marche des affaires ; le trafic desservi par chacune des six grandes Compagnies françaises est malheureusement bien inférieur encore à celui des Compagnies anglaises qui, après de grands efforts, ont fini par constituer des groupes qui ressemblent fort aux groupes français.

Nous avons extrait d'une brochure anglaise, récemment publiée, *The index to our Railway system by William Flemnig*, Londres 1877 (1), des renseignements très intéressants sur le trafic des six grandes Compagnies en 1875. Nous les résumons dans le tableau ci-après, que nous faisons suivre d'un tableau semblable pour le trafic des six grandes Compagnies françaises pendant la même année 1875.

NOMS DES COMPAGNIES	LONGUEUR	NOMBRE DE VOYAGEURS	NOMBRE DE TONNES
COMPAGNIES ANGLAISES			
North-Eastern	2.262	29.615.000	34.345.000
London and North Western.	2.581	34.828.000	26.517.000
Midland.	1.833	27.764.000	20.156.00
Great Western.	2.573	36.024.000	16.388.000
Caledonian.	1.329	13.764.000	12.378.000
Lancashire and Yorkshire.	709	34.753.000	11.959.000
COMPAGNIES FRANÇAISES			
Nord	1.661	18.218.000	12.063.000
Est.	2.256	21.111.000	7.655.000
Paris-Lyon-Méditerranée	4.932	25.459.000	19.490.000
Orléans	4.123	14.007.000	7.132.000
Midi.	2.041	9 937.000	5.933.000
Ouest	2.506	33.386.000	5.460.000

(1) Nous ne saurions trop conseiller l'étude de cette brochure, qui donne sur chaque Compagnie anglaise, des documents épars dans une foule de publications ; nous regrettons seulement la dimension exagérée des tableaux joints à cette brochure, ils sont du maniement le plus pénible.

Nous avons étudié les enquêtes anglaises, nous n'avons point vu formuler cette pensée que les administrations succombent à la tâche, et cependant le North-Eastern reçoit trente-quatre millions de tonnes de marchandises, tandis que chez nous la Compagnie la plus chargée n'en a pas vingt millions.

Si nous poursuivions cette comparaison nous verrions pour le matériel roulant appartenant à une même Société, en n'indiquant que les chiffres maximum:

En Angleterre	*En France*
2,129 machines.	1,872 machines.
5,047 voitures.	2,767 voitures.
76,158 wagons.	57,025 wagons.

Les ateliers d'une même Société en Angleterre pourvoient à des besoins bien plus grands que ceux qui existent chez nous.

Mais, en Angleterre, comme en France, le grand principe de la division du travail suffit à toutes les exigences.

Partout, dans l'exploitation, on retrouve les mêmes divisions en quelque sorte fondamentales :

Entretien et surveillance de la voie ;

Matériel et traction ;

Exploitation proprement dite.

Chaque service lui-même se divise en service central, pour l'impulsion et la direction générale, et en services locaux pour l'expédition et le règlement des affaires journalières et courantes. Si le nombre de ces affaires augmente, on augmente le nombre des services locaux, mais cela ne présente aucune difficulté.

Les Compagnies françaises ont su appliquer les idées de décentralisation si préconisées aujourd'hui. Nous en citerons un exemple pour le réseau de l'Est : Un négociant de Nancy n'a nul besoin de s'adresser à Paris pour obtenir le règlement d'un litige (colis en retard ou avarié) : nos inspecteurs principaux ont les pouvoirs les plus étendus pour terminer les affaires de cette nature et aviser aux nécessités journalières du service.

Le public n'a donc en rien à souffrir de l'étendue des réseaux en France, nous dirons même qu'il n'a eu qu'à s'en applaudir ; cette organisation lui assure pour chaque affaire en quelque

sorte une instruction à deux degrés, sans parler du recours à l'autorité judiciaire ou administrative. Mécontent de la solution proposée par un agent local, un négociant peut demander au service central un nouvel examen de la question qui l'intéresse, et la possibilité de cet examen rend tout le monde plus conciliant.

Au point de vue de la continuité des trains, de leur correspondance au point de bifurcation, l'unité de direction offre des avantages incontestables. Maîtresse de l'ensemble des lignes d'une région, une grande Compagnie peut organiser des trains qui franchissent deux, trois, quatre bifurcations sans perte de temps; si, sur ces mêmes parcours, on rencontre une ligne appartenant à une petite Société, neuf fois sur dix, il faudra à chaque extrémité imposer aux voyageurs un transbordement, aux marchandises un double déchargement, une double reconnaissance et de nombreuses écritures.

Nous allons prochainement soit seuls, soit d'accord avec la Compagnie de Lyon, organiser des trains de Reims à Dijon, de Nancy à Dijon, de Nancy à Delle, à la frontière suisse. Ces trains passeront sur notre réseau devant six, sept et même huit bifurcations : que l'on suppose les diverses sections exploitées séparément par des Sociétés locales, ces grands trains ne seront plus possibles.

La Compagnie de l'Est exploite aujourd'hui. . 2.600 kilom.
Elle en construit . . . . 800 —

On peut admettre que des circonstances faciles à prévoir augmenteront ce réseau de deux à trois cents kilomètres, nous aurons donc à exploiter sûrement . . . . 3.400 kilom.
très probablement . . . . 3.600 ou 3.800 —

Nos services locaux sont dirigés par:

Six ingénieurs principaux, pour l'entretien et la surveillance de la voie;

Quatre chefs de traction pour le service du matériel;

Sept inspecteurs principaux pour le service de l'exploitation;

Que cet état major soit augmenté d'une ou de deux personnes, dans chacune des trois grandes divisions, et nous assurerons le service de la manière la plus complète.

Supposons, au contraire, les mille ou douze cents kilomètres nouveaux répartis entre quinze ou vingt petite Sociétés, il fau-

dra, pour l'ensemble de ces administrations isolées, un personnel dirigeant bien autrement considérable que celui que la Compagnie de l'Est adjoindra à ses cadres anciens.

Lorsque l'ensemble des lignes exploitées par la Compagnie de l'Est s'élèvera à trois mille ou trois mille huit cents kilomètres, les mailles du réseau, étendues sur environ neuf départements seront assez serrées, et la région de l'Est sera largement desservie. Nous ne disons pas que rien ne sera plus à faire, il y aura toujours quelques chefs-lieux de canton, quelques usines qui demanderont à être reliées aux lignes actuelles ; des considérations relatives à la défense de nos ouvrages militaires conduiront probablement à la construction de quelques lignes très secondaires ; mais tout cela ne saurait constituer un vaste programme, et nous demandons à la Commission d'enquête du Sénat la permission de combattre dans ce qu'elle a d'absolu, cette opinion qu'il faut sans cesse construire de nouveaux chemins de fer.

....

....

M. Didion. — Cette question présente une assez grande élasticité, et il est difficile de préciser d'une manière exacte la capacité d'administration d'une compagnie quelconque. Si l'on continue à constituer les Compagnies comme on l'a fait jusqu'ici en Angleterre et en France, il sera toujours difficile de leur assigner telle ou telle limite, de leur dire ; *Huc usque evenies atque non procedes amplius*. Cependant on peut dire que, pour administrer un réseau, il faut adapter les conditions de l'Administration à l'étendue de ce réseau, et que, avec une bonne division du travail, il n'existe presque pas de limite à ce qu'on peut faire, du moins dans un pays comme le nôtre. Si l'on admettait, par exemple, que l'État dût racheter tous les chemins de fer et les exploiter, et remplaçant ainsi toutes les Compagnies par une administration unique, il faudrait bien suffire à cette tâche, et je crois que l'on y suffirait. Il faudrait alors créer, dans le sein de l'administration publique, une nouvelle division, une direction des chemins de fer, en lui donnant des moyens d'action suffisants pour qu'elle pût assurer une bonne distribution du travail et proportionner les moyens d'administration à l'étendue du réseau. Maintenant, si l'on prétend affirmer, en considérant les faits

particuliers, que tel réseau est peut-être un peu plus long, tel autre un peu plus court qu'il ne faudrait, je dirai qu'on ne doit pas apprécier la difficulté d'une administration par l'étendue kilométrique du réseau auquel elle s'applique. Un chemin de fer peut être plus concentré qu'un autre, bien qu'étant d'une même étendue kilométrique; je citerai, par exemple, la Compagnie d'Orléans, comparée avec celle de Paris-Lyon-Méditerranée : la Compagnie d'Orléans est, si vous me permettez la comparaison, un attelage plus rassemblé sous la main du cocher; il est plus facile de gouverner un réseau dont la limite est à Bordeaux qu'un autre qui a ses limites à Nice, à la frontière d'Italie ou à Genève.

Il faut aussi, et c'est une considération capitale, tenir compte de l'importance du trafic, de la masse des objets à transporter, du nombre de trains à faire circuler chaque jour, etc. Voilà les éléments de la question.

La Compagnie d'Orléans exploite aujourd'hui quatre mille trois cents kilomètres; or, je me souviens très bien que la question portée au questionnaire de la Commission s'est présentée en 1852, quand s'est opérée la fusion des quatre compagnies d'Orléans, du Centre, de Bordeaux et de Nantes. A cette époque, quand on m'a fait l'honneur de me charger de la direction de la Compagnie, dont les concessions formaient un ensemble de quinze cents kilomètres, M. Pereire — et vous savez qu'il ne craignait pas les entreprises d'une certaine étendue, qu'il avait toute la hardiesse qu'il faut avoir, — M. Pereire, je m'en souviens, me dit que jusqu'alors on n'avait exploité les chemins de fer que sur une assez petite échelle, et qu'il y aurait pour nous une grande difficulté à créer une administration en vue de ces quinze cents kilomètres nouveaux. Cela paraissait à cette époque, quelque chose de très considérable. Vous savez que, depuis, nous sommes arrivés à un chiffre de quatre mille trois cents kilomètres, et je dirai qu'ils s'administrent plus facilement aujourd'hui, à toutes sortes d'égards, que notre réseau d'autrefois. C'est que peu à peu le personnel se forme, les attributions se divisent nettement, les procédés se perfectionnent et la direction de l'ensemble devient plus facile. Si maintenant on augmentait le réseau de la Compagnie d'Orléans, et surtout si on l'augmentait

sur le même territoire, ou à peu près, en lui conservant le domaine et les frontières établies par sa loi d'origine, par l'adjonction des différentes lignes dont les compagnies concessionnaires n'ont pas pu remplir leurs engagements — les lignes de Vendée, des Charentes, etc.., — et encore par l'adjonction des lignes nouvelles à accorder aux populations qui les réclament, eh bien, on n'augmenterait pas sensiblement les difficultés de notre administration ; on pourrait doubler le réseau sans difficulté, et il n'y aurait là qu'une question de bonne division du travail. Voilà ce que je pense quant au fait spécial. Comme observation générale, je répète qu'il est impossible d'indiquer une limite à l'étendue du réseau d'une Compagnie.

M. Martenot. — La réponse que vient de faire M. Didion est conforme à celle du directeur de la Compagnie de l'Est.

M. le baron Ravignan. — Je demanderai à M. le directeur de la Compagnie d'Orléans s'il peut nous fournir des renseignements au sujet du développement des réseaux étrangers, et si ce développement aurait atteint quelque part des limites plus étendues que celles des réseaux français ?

M. Solacroup. — On trouve en Angleterre plusieurs réseaux plus importants que les réseaux des Compagnies françaises. Comme le disait M. Didion, la longueur kilométrique est une très mauvaise mesure de l'importance d'un réseau. L'importance d'une Compagnie de chemin de fer, comme celle de toute entreprise industrielle et commerciale, se mesure par le chiffre d'affaires, et ici, le chiffre d'affaires, c'est le nombre des voyageurs et le tonnage des marchandises transportées. Les lignes de la Compagnie du London and North Western n'ont que deux mille cinq cents kilomètres de longueur, mais elles portent quarante-quatre millions de voyageurs et vingt-six millions de tonnes de marchandises. Ce trafic est plus que le triple du trafic de la Compagnie d'Orléans.

Les Anglais ne trouvent pas cependant les réseaux de leurs grandes Compagnies trop étendus, puisque la tendance actuelle bien marquée de la politique économique dans ce pays, c'est l'absorption des petites Compagnies par les grandes.

Dans ma pensée, il n'y a aucune limite à fixer à l'étendue

d'un réseau. Les difficultés de son administration se réduisent à une question de division de travail. . . . .

M. Tourangin. — C'est une question très générale, et sur laquelle nous avons consulté un peu l'expérience des personnes qui nous entourent, notamment de notre directeur d'exploitation, ici présent. Nous pensons qu'un réseau de quinze cents à deux mille kilomètres serait un réseau d'étendue convenable, ayant par lui-même une puissance suffisante pour vivre au milieu des autres réseaux, et offrant des éléments de développement et de prospérité.

Une petite Compagnie, comme, par exemple, la ligne d'Orléans à Châlons, qui n'a que trois cents kilomètres englobés au milieu de trois grands réseaux, rencontre des obstacles considérables pour vivre : d'abord, une grande charge de frais généraux, et ensuite des difficultés de toute nature pour établir des tarifs rémunérateurs, résister à la concurrence, et assurer le recrutement du personnel.

D'un autre côté, si le réseau est trop grand, s'il dépasse le chiffre de deux mille kilomètres, la direction ne peut plus s'exercer efficacement ; elle devient une très grande administration qui perd le caractère industriel et commercial, elle ne peut suivre les questions de progrès et d'amélioration, et se préoccuper en même temps des satisfactions à donner aux industriels et aux localités ; le personnel devient considérable et la multiplicité des agents s'oppose à ce qu'ils puissent être bien dans la main du chef, connus de lui, et dirigés par lui d'une manière assez effective pour qu'il n'y ait pas d'efforts stériles et discordants. Celui-ci connaît moins bien et moins en détail les besoins des localités desservies, et il est obligé de recourir à des formules générales qu'il applique forcément à toutes les lignes ; il sacrifie ainsi nécessairement à l'exploitation du courant principal les convenances plus modestes, mais tout aussi respectables, des embranchements et des contrées que ceux-ci desservent. Toutefois, la longueur maximum du réseau qu'on peut convenablement exploiter dans les conditions que je viens de retracer, dépend aussi essentiellement de la composition et de la forme de ce réseau, de l'importance des villes qu'il traverse, des points où il commence et où il aboutit ; il est nécessaire, en effet, pour que l'exploita-

tion soit productive, ou qu'il y ait un trafic considérable, ou bien, si le trafic est ordinaire, que le parcours moyen soit relativement assez grand, tant pour le voyageur que pour la marchandise.

En sorte que, entre ces deux extrêmes, nous pensons qu'un groupe de quinze cents à deux mille kilomètres serait ce qui donnerait le mieux satisfaction aux intérêts des Compagnies et du public. . .

. . . .

M. Donon. — Il nous appartient plutôt d'indiquer le maximum d'étendue à donner à une Compagnie secondaire que le maximum d'étendue à donner à une grande Compagnie, puisque nous sommes nous-mêmes une Compagnie secondaire, et que nous n'avons pas la pratique del 'exploitation des grandes Compagnies mais celle des petites. Nous considérons qu'il faut donner à une petite Compagnie quelque chose comme mille kilomètres d'étendue, pour qu'elle puisse avoir ses ingénieurs, son personnel, son matériel et son crédit à elle, enfin, pour que son organisme soit complet.

Des Compagnies qui n'ont que cinquante, soixante, cent, deux cents kilomètres à exploiter, sont, selon moi, des Compagnies mal conformées et dont l'existence est précaire ; tandis qu'une Compagnie qui a cinq cents à mille kilomètres, lorsqu'elle est bien organisée, bien administrée, est une Compagnie qui fonctionne bien. On peut étendre son exploitation à deux mille cinq cents, trois mille kilomètres ; mais il ne faut pas, selon nous, dépasser de beaucoup deux mille kilomètres ; on s'éloigne également de la perfection dans les deux systèmes : celui où l'on exagère l'étendue du réseau, et celui où l'où ne le laisse pas s'étendre assez loin.

Nous avons, par la pratique, l'cxpérience qu'une Compagnie qui n'a que cinq cents kilomètres ou moins, disons même qui a moins de mille kilomètres, n'a pas une situation assez forte...

. . . .

M. Baum. — J'estime que ceci est une question d'espèce et de situation géographique du réseau. Si, par exemple, un grand réseau est entouré de tous côtés d'autres réseaux, sa situation

au point de vue du trafic, des relations avec les autres Compagnies, est beaucoup plus compliquée que celle d'un réseau comme celui d'Orléans, par exemple; ou de l'Ouest qui n'est borné que d'un côté par d'autres lignes. Je puis citer l'exemple des chemins de fer saxons. Je prendrai, si vous le voulez bien des exemples à l'Étranger ; ces exemples me sont plus familiers, car j'ai été attaché à la Société autrichienne des chemins de fer de l'État.

Les chemins de fer saxons, entourés de tous côtés par les chemins de fer prussiens, autrichiens; bavarois sont dans des conditions d'administration et d'exploitation plus compliquées, plus difficiles que le chemin de fer du Midi ou celui d'Orléans qui, en général, n'ont des correspondances qu'avec un petit nombre de Compagnies. Étant données les difficultés du trafic des établissements de tarifs directs et de décomptes, des questions relatives aux nombreuses correspondances avec les chemins voisins, il est évident que ces difficultés augmentent ou diminuent l'étendue d'un réseau qu'une Compagnie peut administrer au point de vue commercial, et en admettant que l'exploitation ne doit pas être celle d'une grande administration. En Autriche ou en Saxe, l'étendue maxima à laquelle on peut arriver est celle à laquelle est arrivée aujourd'hui la Société Autrichienne, c'est-à-dire dix-huit cents à deux mille kilomètres. Si on prend, au contraire, la situation d'exploitation des chemins de fer français, cette situation étant moins difficile au point de vue du trafic direct, des décomptes, etc., on peut admettre une étendue variant entre trois et quatre mille kilomètres. Du reste, si nous prenons les réseaux des grandes Compagnies françaises, nous voyons que dans toutes celles dont le réseau dépasse quatre mille kilomètres, l'unité de direction ne peut plus exister à raison des difficultés que présente la grande concentration des affaires ; et que le maximum, en France, que peut exploiter une Compagnie, ne saurait guère dépasser ce chiffre de quatre mille kilomètres.

M. le Président. — Croyez-vous que pour un réseau de trois à quatre mille kilomètres une direction centrale suffise et qu'il n'y aurait pas besoin dans ce cas de créer un second centre de direction?

M. Baum. — Je le crois, s'il s'agit de centres de direction pouvant transiger avec le public, traiter de gré à gré avec lui. Il faut toujours, sur un chemin de fer à grand trafic, diviser le service du mouvement et celui de l'exploitation technique en sections de quatre cents kilomètres environ; mais ceci est en dehors des questions commerciales : pour celles-ci, il faut compter que, au-dessous de trois à quatre mille kilomètres, suivant la situation du réseau, elles exigent une direction spéciale, pouvant transiger avec le public, et ayant à peu près, au point de vue commercial, tous les droits de la direction centrale.

Si je prends l'exemple de la Compagnie du Nord qui, d'une part, a des relations de trafic avec les chemins belges, luxembourgeois, anglais et allemands; qui, d'autre part, en France, en a avec l'Ouest, l'Est et le chemin de Ceinture, cette Compagnie se trouve, évidemment, par sa position, dans une situation plus difficile, plus compliquée que l'Orléans ou l'Ouest. De même, l'Est a des relations de trafic international avec le Luxembourg, l'Alsace, les chemins suisses et allemands. Il résulte de cette communauté d'intérêts de trafic et de tarifs des relations qui créent des difficultés d'exploitation et qui font que, pour les lignes du Nord et de l'Est, l'étendue maximum du réseau se trouvera moindre ou devra être moindre que celle du réseau de l'Orléans, du Midi ou de l'Ouest. . . . .

. . . .

M. Vuitry. — Nous ne pensons pas qu'il soit possible de répondre d'une manière précise à la question telle qu'elle est posée.

L'étendue d'un réseau, pouvant être exploité dans de bonnes conditions par une Compagnie dépend de l'importance du trafic, de la bonne organisation des services et de la manière dont ce réseau s'est formé.

Au 31 décembre 1876, le réseau français appartenant à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, comprenait 1,798 kilomètres en construction ou à l'étude, et 5,305 kilomètres en exploitation, en y comprenant la ligne du Rhône au mont Cenis que nous exploitons pour le compte de l'État.

Les explications que nous donnons ci-dessous sur l'organisation du personnel, établiront, suivant nous, qu'il pourrait encore s'ac-

croître dans une forte proportion sans que la régularité du service pût avoir à souffrir de cette extension.

Sous l'autorité d'un directeur général, chacun des services de la construction et de l'exploitation est entièrement distinct.

Le premier comprend toutes les lignes à l'étude ou en construction.

Le second a, dans ses attributions, toutes les lignes livrées au public.

Le directeur de la construction a sous ses ordres des ingénieurs en chef dont il suffirait d'augmenter le nombre pour faire face à de nouveaux besoins.

Le service de l'exploitation se subdivise ainsi :

1° Exploitation proprement dite, comprenant tout le personnel attaché au service des gares et à celui des trains, à l'exception des mécaniciens et chauffeurs ;

2° Matériel et traction, chargé de l'entretien du matériel roulant et de la traction des trains;

3° Entretien et surveillance de la voie.

Le service de l'exploitation qui est seul en rapport avec le public, est, évidemment, celui dont la bonne organisation peut intéresser le plus la Commission du Sénat et nous indiquerons avec plus de détails comment il fonctionne.

Le chef de l'exploitation, résidant à Paris, a sous ses ordres dix inspecteurs principaux ayant, chacun, la direction d'une section du réseau. Le siège de chacune de ces sections et la longueur des lignes qu'elle comprend sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

Section			Gares	Longueur
1°	Siège à	Paris	60	374 kil.
2°	—	Tonnerre	63	509 —
3°	—	Dijon	107	726 —
4°	—	Lyon	68	419 —
5°	—	Clermont-Ferrand	71	599 —
6°	—	Saint-Étienne	73	433 —
7°	—	Valence	79	565 —
8°	—	Marseille	127	718 —
9°	—	Nîmes	84	437 —
10°	—	Lyon	107	747 —

Chaque inspecteur principal a des attributions très étendues pour le choix et la direction du personnel placé sous ses ordres, pour le règlement avec les intéressés des affaires litigieuses de toute nature et enfin pour l'étude de toutes les questions se rattachant au service de l'exploitation. Chaque centre de section est d'ailleurs relié au siège central de l'exploitation par un fil télégraphique direct. Grâce à cette large décentralisation, le chef de l'exploitation peut, dans la plupart des cas, se borner aujourd'hui à exercer un contrôle sur la gestion de ses collaborateurs ; et la création de quelques nouvelles sections, par suite de la mise en exploitation de nouvelles lignes, n'apporterait évidemment aucun trouble dans l'économie générale du système.

Les services de la traction et de la voie sont également divisés en neuf et douze sections, à la tête de chacune desquelles est un chef de traction ou un ingénieur, placé sous les ordres d'un ingénieur en chef de la traction ou de l'ingénieur en chef de la voie.

L'organisation actuellement en vigueur est le résultat des perfectionnements indiqués par l'expérience, depuis l'origine de la Compagnie. Le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée ne s'est, en effet, constitué que peu à peu, et il y a plus de trente ans qu'on mettait en exploitation les premières de ses lignes. Dans ces conditions, le personnel de tout ordre a pu acquérir de l'expérience et rectifier chaque jour ce que les premiers essais pouvaient avoir de défectueux. S'il fallait organiser, d'un seul jet, l'exploitation d'un réseau de cinq mille kilomètres, on se trouverait évidemment, rien que pour la constitution du personnel, en présence de difficultés insurmontables. Mais, avec un réseau d'abord restreint, auquel ne sont venues s'ajouter que progressivement de nouvelles lignes, il a été possible de former peu à peu le personnel nécessaire pour les extensions, de se rendre compte des modifications que l'accroissement du réseau réclamait dans l'organisation d'abord adoptée, et l'on a pu arriver, sans secousse, au système aujourd'hui en vigueur, et qui présente assez d'élasticité pour pouvoir s'appliquer à un réseau de sept mille kilomètres aussi bien qu'à celui de cinq mille que notre Compagnie exploite. Du reste, si dans les autres pays d'Europe il n'existe pas de Compagnies de chemins de fer dont les lignes présentent un développement

comparable à celui du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, certaines Compagnies anglaises ont un trafic beaucoup plus important que celui de la plus grande Compagnie française. Or, il ne faut pas perdre de vue que les difficultés que peut présenter un service d'exploitation sont en rapport beaucoup plus avec le tonnage transporté qu'avec le nombre de kilomètres du réseau. La tendance en Angleterre est aujourd'hui d'augmenter l'importance en diminuant le nombre des Compagnies, et le commerce ne paraît pas songer à se préoccuper de la trop grande extension que pourraient prendre certains réseaux............................

M. Alfred Le Roux. — Sans prétendre que l'organisation actuelle des services d'une Compagnie permette d'étendre son réseau indéfiniment et sans limites, on doit admettre cependant que cette extension, dans la mesure la plus large que les intérêts des localités peuvent réclamer, ne présenterait aucune difficulté sérieuse en ce qui concerne notre Compagnie.

Au début, et quand un réseau se bornait au parcours de Paris à Rouen ou de Paris à Orléans, l'exploitation partagée entre les chefs de chaque service ne formait qu'une seule et même division. La longueur à exploiter se trouvait alors très limitée.

Mais au fur et à mesure de l'accroissement du réseau, on dut aviser successivement à la création de nouvelles divisions. Chacune, organisée sur le type de division unique, primitive, avec son personnel et son matériel propres, agit indépendamment des autres comme le feraient des Compagnies distinctes, mais sous une direction centrale unique, assurant partout l'application uniforme des mêmes règles et exerçant un contrôle général.

C'est ainsi que la Compagnie de l'Ouest exploite son réseau actuel au moyen de six divisions dont les centres sont Paris, Rouen, Caen, Le Mans et Rennes, dans des conditions qui sont favorablement appréciées du public.

Si donc il pouvait convenir de donner à notre réseau un agrandissement considérable, soit par extension au-delà de la zone qui forme sa limite actuelle, soit par adjonction de lignes intérieures, destinées à en resserrer les mailles, il n'en saurait résulter pour notre exploitation ni complication dangereuse, ni difficulté sérieuse. On pourrait aller jusqu'à doubler la longueur actuelle du réseau sans craindre de compromettre le fonction-

nement régulier des services. Il suffirait alors d'augmenter, suivant l'extension d'un nouveau réseau, le nombre de divisions, dont chacune n'aurait à faire que ce qu'elle fait aujourd'hui. Le travail de la direction centrale, seul, se trouverait accru.

Ainsi, au point de vue de l'organisation de notre Compagnie, nous ne voyons aucun obstacle à comprendre, dans notre exploitation, toutes les lignes nouvelles établies ou à établir, soit à l'intérieur de notre réseau, soit dans la zone qui lui est contiguë.

Mais cette réponse ne serait pas complète, si nous ne comparions pas, au moins sommairement, avec ce système celui qui chargerait de l'exploitation des Compagnies organisées à cet effet.

Lorsque, toutes les conditions égales d'ailleurs, on augmente ou on diminue l'étendue du réseau, on diminue ou on augmente inversement la dépense kilométrique de l'exploitation. Ce qui s'explique facilement, si l'on passe en revue les divers chefs de dépenses.

Frais généraux. — Une administration centrale, organisée pour un réseau donné, est toujours en état, moyennant une légère augmentation du personnel en sous-ordre, de faire face à de nouveaux travaux. Le supplément de dépenses est donc, de ce fait, loin d'être proportionnel à l'accroissement du réseau.

Matériel et traction. — Exploiter de nouvelles lignes, c'est généralement faciliter les combinaisons d'un roulement plus économique des machines et du matériel, ainsi que la réduction sur l'effectif nécessaire de ce matériel.

D'un autre côté, la part de dépenses qui correspond aux ateliers de réparations et aux dépôts rentre dans la même catégorie que les frais généraux, et le supplément de dépenses, s'il y en a, n'est jamais proportionnel à l'accroissement de longueur.

Exploitation proprement dite. — Mêmes observations que pour la traction en ce qui concerne le service des trains ; mêmes observations que pour les frais généraux en ce qui concerne le service des gares communes et de nos agents divisionnaires.

Entretien et surveillance des lignes. — On peut en dire autant des frais généraux et de l'entretien, ainsi que de l'approvisionnement et de l'emploi des matériaux.

Si l'on crée des Compagnies nouvelles pour l'exploitation des

lignes nouvelles établies ou à établir dans la zone desservie par notre réseau, on imposera à toutes ces Compagnies un surcroît prononcé de dépenses, non seulement pour l'exploitation, mais encore pour l'établissement, et ce surcroît restera entièrement à la charge de l'État.

D'une part, en effet, l'État, pour assurer le fonctionnement de nouvelles Compagnies, serait tenu à des sacrifices plus considérables, en ce qui concerne l'exploitation de nouvelles lignes.

D'autre part, les réductions de dépenses que notre Compagnie réaliserait sur son propre réseau, par le fait de son extension, et dont le Trésor profiterait soit comme augmentation du déversoir pour les lignes de l'ancien réseau, soit comme diminution de la garantie d'intérêt, pour les lignes du nouveau, seraient perdues pour l'État.

Il y a donc, au point de vue financier, un grand intérêt à ne pas fractionner l'exploitation d'une zone entre plusieurs Compagnies.

Cet intérêt n'est pas moindre au point de vue de la continuité des trains et de leur correspondance au point de bifurcation. La direction de l'ensemble de toutes les lignes d'une région permet à la Compagnie d'organiser des trains entre deux points quelconques de cette région sans arrêt ni perte de temps, sans rupture de charge ni transbordement. Le public ne peut jouir de ces avantages dès que le trajet doit emprunter une ligne ou portion de ligne exploitée par une autre Compagnie. En ce moment même, où l'on s'occupe si activement et avec raison de rendre les transports plus rapides et plus économiques, qu'on songe aux retards et aux frais que nécessite, aux gares de bifurcation, le passage d'une Compagnie à l'autre. La responsabilité d'une Compagnie, pour le parcours sur ses propres rails, entraîne, lors de la transmission, l'obligation de reconnaître contradictoirement le conditionnement de la chose transportée. C'est donc, pour chaque bifurcation, outre les frais de cette manutention, un allongement d'au moins vingt-quatre heures sur la durée des transports. C'est de plus, pour la même quantité de trafic, l'obligation onéreuse d'une augmentation du matériel roulant, ainsi que des voies de garage destinées à la recevoir.

Enfin, pour terminer, ajoutons que l'exploitation fractionnée ne peut faire face au tarif exceptionnel que les circonstances locales et temporaires font naître, à moins de se donner le personnel et le matériel qui seraient sans emploi pendant la presque totalité de l'année, ce qu'elle se gardera bien de faire et ce qu'on ne saurait exiger d'elle. Au contraire, la réunion de toutes les lignes d'un même réseau sous une seule direction pouvant suppléer à l'insuffisance d'une division par le superflu des autres, assurera généralement la régularité du service, sans augmentation de dépenses.

M. le Président. — Vous nous avez dit que vous aviez constitué des centres d'exploitation sur six points de votre réseau, à Rennes, au Mans, etc. Pourriez-vous nous expliquer quelles sont les attributions données aux chefs d'exploitation de ces centres, et quelles sont celles de l'Administration centrale?

M. Alfred Le Roux. — Je laisserai, si vous le permettez, la parole à M. le Directeur, pour répondre à ces questions.

M. Delaitre. — Cette organisation nous a été suggérée par l'expérience de la guerre de 1870-1871. Le siège de Paris avait intercepté les communications entre la capitale et le reste de notre réseau qui, d'ailleurs, fut successivement lui-même coupé en plusieurs tronçons isolés. Dans chaque tronçon, nous avions établi pour chaque service, exploitation, matériel et traction, travaux et surveillance des lignes, un chef distinct, agissant sous sa responsabilité propre, sauf pour les circonstances difficiles et imprévues à en référer au Conseil formé par la réunion des trois chefs de service.

Nous avons généralisé cette organisation en créant six divisions avec un chef distinct pour les trois services. Hors le cas exceptionnel d'isolement de la division avec Paris, cas où le chef d'exploitation de la division prend la direction des services, chacun des trois chefs, indépendant de ses collègues, ne relève que de l'Administration centrale à laquelle il peut recourir pour l'interprétation des difficultés qu'il rencontre, mais sans l'intervention de laquelle il traite l'instruction de toutes les affaires courantes. On n'a pas défini d'une façon absolue leurs pouvoirs, pour se ménager la faculté d'une interprétation ; mais ils ont autorité de faire jusqu'au point où ils croient dangereux d'aller plus loin,

auquel cas ils en réfèrent à la Direction qui confirme ou modifie ses instructions. En un mot, application libre, indépendante de toutes les résolutions à prendre par l'Administration centrale, voilà la limite des pouvoirs donnés aux agents de chaque division.

M. le Président. — Ils n'en réfèrent à vous que quand ils trouvent leur responsabilité engagée.

M. Delaitre. — Parfaitement. Indépendamment de l'organisation des agences, il y a une inspection propre à la direction qui s'exerce sur toutes les agences pour rendre compte du service ; mais on laisse à chaque division beaucoup de liberté, et ceci n'est pas seulement dans l'intérêt du service, du dégagement de l'Administration centrale, c'est surtout au point de vue des intérêts du pays. Ainsi, pour les questions commerciales, par exemple, autrefois, il fallait s'adresser à l'agent local qui disait : « Je ne puis pas conclure. » On s'adressait à l'Administration ; il fallait que le client se déplaçat pour suivre l'affaire à Paris. Aujourd'hui, les choses ne se passent plus ainsi : pour peu que les litiges ne s'élèvent pas à des sommes exceptionnelles, les agents divisionnaires, les chefs du service commercial de chaque division sont autorisés à traiter directement. Par conséquent, toute la négociation se fait sur place sans déplacement pour le commerçant.

M. le Président. — C'est une décentralisation à peu près complète.

M. Delaitre. — Qui nous paraît sans danger dans la mesure où nous l'avons établie.

M. le Président. — Vous paraissez avoir la même organisation que la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée?

M. Coindard. — Et que la Compagnie d'Orléans?

M. Alfred Le Roux. — Oui. Je fais partie également du Conseil d'Administration de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, et les inconvénients de la centralisation ont été démontrés, ce qui lui a fait adopter les grandes divisions, son réseau est beaucoup plus grand que celui de la Compagnie de l'Ouest et dans ce moment-ci le système qu'il applique est le même. M. le Directeur vous a parfaitement rendu compte des avantages de ce système dans des temps ordinaires ; il est certain qu'il y a là

une grande économie de temps, une grande facilité pour les intérêts locaux ; on évite beaucoup de démarches inutiles. Maintenant, je dois dire qu'en des temps moins heureux, pendant la guerre, j'ai pu apprécier, par moi-même, les avantages dont M. le Directeur vous a parlé. J'étais alors du côté de la Vendée et j'ai pu réunir au Mans, les éléments nécessaires pour éclairer une partie du Conseil d'Administration pendant qu'une autre partie du Conseil, étant resté à Paris, pouvait, de son coté, pourvoir aux besoins les plus pressants de la Compagnie. Nous avons donc éprouvé, dans des conditions diverses, les avantages de ce système.

M. Foucher de Careil. — Dans sa réponse à la première interrogation, la Compagnie de l'Ouest a traité non seulement la question de l'extension du réseau, mais celle de l'homogénéité qui, jusqu'à présent, n'avait peut-être pas été étudiée aussi à fond. Quelle que soit la réponse, l'avez-vous faite parce que, dans votre réseau, cette homogénéité n'étant pas complète, vous en apercevez les inconvénients, ou est-ce le résultat d'une expérience qui vous a fait parler ?

M. Coindard. — Nous avons été animés de l'intention de ne faire allusion à personne dans cette note. Le principe de l'homogénéité est donc considéré par nous comme absolument utile à tout le monde. Si le dire ne comporte pas de détails, c'est qu'ils impliqueraient la désignation de grandes et de petites Compagnies, et cette situation a paru au Conseil commander une très grande réserve. Nous sommes prêts, du reste, à vous donner à cet égard tous les renseignements possibles. Voici quels sont les avantages de l'homogénéité des réseaux et quels en sont les inconvénients. Si vous regardez la carte du périmètre de l'Ouest, vous voyez un grand enchevêtrement de grandes lignes et de petites lignes d'autres Compagnies ; ce sont comme des suçoirs qui s'avancent chez nous, et il résulte de cet état de choses un antagonisme très naturel : c'est celui de la concurrence, peut-être pas toujours au profit des intérêts. Les intérêts ont des courants déterminés, et en matière de commerce surtout, on sollicite des transports sur ces points-là ; on leur impose des détournements, on leur fait suivre des voies qui ne sont pas naturelles. Il en résulte une lutte qui, je crois, n'est profitable à per-

sonne, qui surtout, n'est pas profitable au public. Voilà les effets que l'homogénéité détruirait immédiatement. Je ne parle pas des petites Compagnies qui sont trop malheureuses, trop misérables, nous en savons quelque chose, puisque la Compagnie a été amenée tout récemment à prendre l'exploitation d'une petite ligne qui ne pouvait pas vivre : c'est celle de Falaise à Berjou ; d'autres sont à peu près dans le même état ou y seront prochainement, tout cela est au détriment du public et de l'État.

L'homogénéité aurait pour effet de détruire le détournement, d'abandonner la marchandise à ses propres voies et de faciliter le développement de toutes les parties du territoire puisqu'il n'y aurait plus qu'un seul intérêt, celui de satisfaire tout le monde suivant ses besoins.

M. Varroy, Ministre des Travaux publics. — Votre Compagnie a-t-elle été sollicitée d'exécuter tout ou partie des lignes faites par d'autres Compagnies qu'elle aurait refusé de construire, ou s'est-elle prêtée à leur exécution ? Je comprends que cette homogénéité de réseau ait ses avantages, mais la Compagnie s'est-elle prêtée à l'exécution des lignes à l'époque où les populations le demandaient ?

M. Delaitre. — La Compagnie s'y est toujours prêtée, elle a été constamment un instrument docile pour l'Administration, lorsqu'il s'est agi de l'exécution et de l'exploitation de toutes les lignes que l'intérêt public paraissait réclamer. La Compagnie de l'Ouest n'a jamais refusé de se charger d'une ligne.

M. le Président. — Je voudrais préciser un point : l'homogénéité est une excellente chose, vous en avez donné les raisons ; mais, dans un réseau comme celui de l'Ouest, il y a des lignes d'intérêt général et des lignes d'intérêt local ; ces dernières sont faites tantôt par les départements, tantôt par des Compagnies secondaires. Comment entendez-vous établir l'homogénéité d'exploitation ? Entendez-vous que, lorsque ces lignes sont exécutées, il serait avantageux d'en confier l'exploitation à la Compagnie principale, concessionnaire des lignes d'intérêt général, et alors à quelles conditions vous chargeriez-vous de prendre ces petites exploitations à votre charge ?

M. Alfred Le Roux. — La réponse revient plus loin, mais puisque la question est posée, il vaut mieux la résoudre. Ce que disait tout à l'heure M. le Directeur de la Compagnie, de la bonne volonté de l'Ouest dans le passé, je puis le dire sans hésitation dans l'avenir, ou plutôt dans le présent. Jamais la Compagnie de l'Ouest n'a refusé son concours pour servir le mieux possible les intérêts de l'État, dont nous apprécions la situation, qui est de faire face aux besoins locaux, aux besoins généraux, et par conséquent de donner satisfaction aux populations et aux grands intérêts qu'il représente.

A l'époque même où il était question du rachat de certaines lignes, et même de la totalité, nous avons toujours répondu de la façon que je viens de vous dire, même au temps où M. Philippart venait traiter avec nous et s'y disait autorisé par M. le Ministre des Travaux publics. Je crois qu'il le faisait parler, mais enfin se présentant sous ses auspices, il fallait le prendre pour bon à ce moment-là. M. Philippart, dans mon cabinet, me disait : « Combien voulez-vous prendre de kilomètres dans votre réseau ? » Je lui ai répondu (M. le Directeur était là et M. le Secrétaire général aussi) : « Tout ce que vous voudrez. » Cette réponse parut l'étonner beaucoup, parce qu'il nous disait, comme s'il les avait dans sa poche : — Voulez-vous tant de kilomètres, cent, deux cents, mille, douze cents ? — Ce que vous voudrez, toujours, toujours à une seule condition ; nous les prendrons, nous les exploiterons consciencieusement au mieux des intérêts de qui il appartiendra, mais nous avons des conventions antérieures auxquelles nous ne voulons pas et ne pouvons pas toucher ; ces conventions ont été accordées à nos actionnaires, et la dernière, je prie la Commission de le remarquer, est du mois de décembre 1875, c'est-à-dire un an avant, puisque la scène se passait en 1876 ; nous avons toujours tendu, légitimement, et l'État l'a reconnu, à faire que le revenu, réservé à nos actionnaires, ne pût tomber au-dessous d'un taux nécessaire pour les rémunérer suffisamment.

Ces revenus, nous ne voulons pas, et ne pouvons pas les changer, nous avons charge d'actionnaires, et nous ne pouvons pas diminuer, par des conventions nouvelles, la situation que nous avons travaillé à leur faire ; mais, en dehors de ce principe auquel nous devons nous attacher, nous ne prétendons pas à un bénéfice, s'il y en a, nous ne pouvons pas supporter des pertes, s'il en sur-

vient ; par conséquent, indemne complètement de bénéfices comme de pertes, la Compagnie fera ce que le Gouvernement lui indiquera qu'il désire lui voir faire. Voilà le système général qui a été à la connaissance des ministres précédents et qui vient de s'appliquer au chemin de fer, dont parlait tout à l'heure M. le Secrétaire général, de Falaise à Berjou, qui avait besoin d'être exploité provisoirement. Le ministre actuel, pour empêcher la déshérence, s'est adressé à notre Compagnie, qui, dans les conditions que j'ai l'honneur de vous expliquer, pratique, depuis le 1er janvier, le système dont je viens de vous parler.

M. le Président. — Cela revient à dire que vous exploitiez les lignes adjacentes à prix de revient ; s'il y a des bénéfices, ils seraient au profit du propriétaire de la ligne ; s'il y a des pertes, celui-ci les supporterait ?

M. Alfred Le Roux. — Parfaitement.

M. Varroy. — Vous acceptez l'exploitation à prix coûtant, comme l'Est l'admet déjà sur un certain nombre de lignes ?

M. Alfred Le Roux. — Absolument. . . . .

. . . .

M. Huyot. — La réponse à cette question ne peut être faite d'une manière précise.

La longueur n'est pas le seul élément qui doive entrer en ligne de compte, lorsqu'il s'agit de fixer l'étendue du réseau à confier à l'administration d'une seule Compagnie ; il faut bien plutôt envisager l'importance du trafic de ce réseau, et les sujétions que ce trafic impose à l'exploitation.

En examinant, à ces différents points de vue, la situation, en 1876, du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, le plus grand réseau français, et celle des réseaux les plus importants de l'Angleterre pour l'exercice 1874, on trouve les résultats suivants :

DÉSIGNATION DES LIGNES	Longueur exploitée	NOMBRE TOTAL de Voyageurs	NOMBRE de tonnes de marchandises	RECETTES totales	RECETTES par kilomètre
	kilom.			Francs.	Francs.
London-North-Western . .	2.576	44.138.150	24.215.257	225.134 625	87 400
North-Eastern.	2.231	28.727.162	32.158.730	159.256.300	71.383
Paris-Lyon-Méditerranée .	4.782	26.055 728	20.036.194	302.545.016	63.267

Extrait de *Railway Returns for England and Wales, Scotland and Ireland*, 1874.

Ainsi, tandis que le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée était comme longueur exploitée, le double environ du London-Western et du North-Eastern, et que sa recette totale était supérieure à celle de ces chemins, le trafic auquel il avait à faire face était, notablement inférieur ; alors, en effet, que le réseau français transportait 26,055,728 voyageurs et 20,036,294 tonnes de marchandises, ces transports s'élevaient, savoir :

Pour le Nort -Western à....	44,138,150	voyageurs.
— —	24,727,257	tonnes.
Pour le North-Eastern à ...	28,727,162	voyageurs.
— —	32,158,730	tonnes.

Dans le même exercice 1876, la recette kilométrique du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée était de 63,267 francs, et elle atteignait, en 1874, sur le North-Western 87,400 francs et 71,383 sur le North-Eastern.

Le nombre de trains ayant parcouru, par jour, la longueur entière du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, en 1876, était de 22 trains 4, tandis qu'il s'élevait, en 1874, sur le North-Western à 52 trains 5, et sur le North-Eastern à 41 trains 3.

Les sujétions d'exploitation, sur les réseaux anglais précités, sont donc bien supérieures à celles qui incombent à la plus grande des Compagnies françaises, et cependant, en Angleterre, on ne paraît pas songer à diminuer l'étendue de ces réseaux. Le but qu'il faut principalement atteindre, est de proportionner les ressources et la nature de l'administration d'un réseau de chemin de fer avec son développement. En France, aujourd'hui, la décentralisation est faite d'une manière à peu près uniforme dans chaque Compagnie, jusqu'à un certain degré de hiérarchie. En augmentant cette décentralisation dans la mesure où le développement du service l'exigerait, les Compagnies françaises assureraient certainement, dans des conditions convenables, comme nos voisins ont su le faire, l'administration de réseaux qui leur seraient confiés.

M. le Président. — Comment comprenez-vous la décentralisation ? Quelle sont les attributions données, par vous aux agents locaux ?

M. Huyot. — Aujourd'hui, la constitution du réseau du Midi, sous ce rapport, est analogue à celle des autres de France. A la

tête se trouve un Directeur qui résume les attributions générales de la Direction, de la construction et de l'exploitation; soit dit en passant, la construction est chez nous moins importante que dans les autres réseaux; vous verrez plus tard pourquoi. Sous les ordres du Directeur sont placés un Directeur d'exploitation et un Directeur de travaux qui résident à Bordeaux. C'est là d'ailleurs qu'est notre centre ; nous n'avons à Paris que la Direction générale. L'exploitation se divise en trois services : service de l'exploitation, service de la voie, service de la traction. Chacun de ces services est confié à un chef qui est investi de l'autorité sur toutes les personnes et pour toutes les questions de détail dans les limites déterminées par les ordres de service. Je n'entrerai pas ici dans le détail de l'organisation des services de la voie et de la traction; il me suffira de dire que le service de la voie est constitué chez nous en six arrondissements et qu'à la tête de chaque arrondissement se trouve placé un ingénieur de la voie; que le service de la traction est dirigé par un ingénieur en chef qui a, sous ses ordres, deux ingénieurs de la traction ayant chacun un arrondissement. Dans notre service d'exploitation, qui est celui qui a le plus de rapports avec le public , nous avons sous les ordres du Directeur, un chef particulièrement chargé de l'ensemble du service et deux sous-chefs; le premier conduit toutes les opérations techniques, le personnel et le service des gares, le mouvement des trains, le second est chargé de toute la partie commerciale de l'exploitation.

Sous les ordres des sous-chefs de l'exploitation se trouvent placés les inspecteurs principaux ; ce sont, pour ainsi dire, des chefs d'exploitation au petit pied; au lieu d'avoir à exploiter les deux mille deux cents kilomètres dont se compose aujourd'hui le réseau du Midi, ils ont à exploiter une longueur de réseau de sept à huit cents kilomètres. Ces inspecteurs principaux sont au nombre de trois.

Ils ont autorité sur tout le personnel de leurs sections, jusqu'à une certaine limite, bien entendu.

Dans ces conditions de décentralisation, on pourrait augmenter le nombre de nos inspections principales sans troubler l'économie du système, et au besoin accroître encore les attributions des inspecteurs généraux placés à leur tête.

ANNEXE G

—

BELGIQUE

RAPPORT

DE

M. LE HARDY DE BEAULIEU

1880-1881

BELGIQUE

RAPPORT

FAIT PAR

M. LE HARDY DE BEAULIEU

Au nom de la Section centrale, sur le Budget du Ministère des Travaux publics, pour l'année 1880.

Le budget du ministère des Travaux publics ne ressemble que par quelques points à ceux des autres ministères. Ceux-ci sont établis sur des bases à peu près fixes, fondées sur des lois ou des règlements peu variables de leur nature et sur lesquels la volonté du Ministre ou de l'Administration ne peut avoir qu'une sanction des Chambres, l'une approuvant le principe de la dépense et son organisation, l'autre le chiffre et la distribution. Il en résulte que l'on peut prévoir la dépense des divers ministères, et par suite, en dresser le budget assez longtemps d'avance, et c'est pour cette raison que la loi de comptabilité a pu prescrire le dépôt, dix mois avant l'exercice, des budgets des ministères tels qu'ils existaient en 1834. . . . .

Mais il ne peut pas en être ainsi depuis qu'à la partie administrative du ministère des Travaux publics s'est jointe une exploitation commerciale qui prend chaque jour des développements plus considérables et dont les progrès, comme les temps d'arrêt ou de recul, sont absolument indépendants de la volonté, de l'action ou de la prévision du ministre ou de son administration C'est ce que l'expérience de chaque année vient de démontrer d'une façon qui ne peut plus laisser de place au doute.

Chaque année, en effet, le budget des Travaux publics est déposé suivant les vœux de la loi, dix mois avant l'ouverture de l'exercic et, bien qu'il ne soit jamais discuté, amendé et voté que pendant le cours de l'exercice auquel il s'applique, et que, par conséquent, les faits qui peuvent motiver les dépenses soient en cours de développement, il arrive rarement que l'on n'ait pas besoin, dans la session suivante, de modifier les crédits votés, de les compléter ou de les augmenter, et, parfois même, de légaliser des dépenses qui n'avaient pas été prévues ou inscrites au budget.

Une semblable situation est évidemment anormale et contraire aux principes les plus certains, prescrits par la Constitution, pour le contrôle des dépenses publiques. La Cour des Comptes est obligée, contrairement aux lois sur la comptabilité de l'État, d'apposer son visa sur un grand nombre de mandats dont la dépense n'est pas encore votée par la législature. Le tiers et parfois la moitié du budget des Travaux publics est dépensé ou engagé sans que la dépense ait été régulièrement autorisée. Il peut arriver ainsi que, dans des moments où des incidents politiques amèneraient des changements subits et imprévus d'administration, les ministres les mieux intentionnés pourraient se trouver en présence de responsabilités imprévues, qu'il leur serait impossible d'éviter ou de repousser. . . . .

Le budget des Travaux publics présente pourtant en Belgique, on ne peut se le dissimuler, des difficultés spéciales pour rentrer dans la règle strictement constitutionnelle. Comment calculer dix mois à l'avance les nécessités toujours imprévues, constamment variables d'une exploitation absolument commerciale et industrielle comme celle des chemins de fer, des bateaux à vapeur, etc. ? Comment assouplir assez les règles sévères et strictes d'un budget voté à l'avance, pour y comprendre des dépenses dont les éléments varient, pour ainsi dire, à chaque instant ? Prix, quantités, lieux, tous les éléments constitutifs d'une évaluation changent et se modifient sans cesse.

Il est superflu d'insister sur ces points ; tout le monde doit reconnaître qu'un budget d'exploitation des chemins de fer ne peut être dressé qu'avec une élasticité de prévision exclusive de la notion même de l'idée d'un budget voté à l'avance et dont l'on

ne peut s'écarter qu'en demandant, chaque fois, un bill d'indemnité.

La difficulté est signalée depuis longtemps, mais le remède n'a pas été trouvé.

Les uns ont cru l'entrevoir dans la création d'un ministère spécial des chemins de fer qui comprendrait les postes, les télégraphes et les bateaux à vapeur, ministère purement administratif selon les uns et responsable selon les autres. On a aussi pensé à faire des chemins de fer une administration séparée, en quelque sorte autonome, ayant ses finances complètement séparées de celles de l'État.

Jusqu'ici aucune de ces conceptions n'a pris de forme précise et n'a attiré l'attention publique. Le public attribue volontiers aux chemins de fer, postes et télégraphes exploités par l'État, un caractère providentiel comme celui du soleil ou des saisons ; il s'inquiète médiocrement des voies et moyens de cette providence de création humaine ; il murmure volontiers quand elle ne se plie pas à ses exigences ou même à ses caprices momentanés, et, comme chacun comprend, ou sent qu'il contribue aux charges de ses services, chacun prétend, naturellement, participer à tous les avantages qu'elle procure.

Jusqu'en 1835, en Belgique, le transport des hommes et des choses, avait été considéré comme appartenant à l'activité individuelle, isolée ou combinée en associations de diverses formes ou nature.....

En 1830, la mise en exploitation par une Compagnie d'entrepreneurs de transports au moyen de locomotives, d'un chemin de fer entre Liverpool et Manchester, fit ouvrir un nouveau champ et de nouveaux horizons à cette industrie des transports.

On venait de constater que l'on pouvait franchir la distance à la vitesse, incroyable alors, de 10 lieues à l'heure et que l'on pouvait transporter des charges considérables à une vitesse moindre, mais encore très grande.

Divers entrepreneurs ou Sociétés d'entrepreneurs proposaient au nouveau gouvernement belge de se charger, moyennant péage, de construire divers chemins de fer et d'y organiser des moyens de transport rapides et puissants.

L'affranchissement de l'Escaut n'était pas encore complètement assuré à cette époque, et les hommes politiques virent, dans la

nouvelle invention, un moyen d'arriver à la conquête de cet affranchissement en le rendant moins indispensable.

Mais on croyait alors, comme on le croit encore aujourd'hui, que l'exploitation de cette invention nouvelle devait constituer un monopole.

A qui confier le monopole des transports, d'Ostende ou d'Anvers au Rhin ? On risquait de le voir tomber aux mains des Orangistes, qui étaient les gros capitalistes d'alors. Les patriotes ne pouvaient admettre cette possibilité et la question politique décida la majorité du pouvoir législatif, comme elle avait décidé le gouvernement, à décréter non seulement l'exécution des voies et stations par le gouvernement, mais encore, provisoirement et à titre d'expérience, l'exploitation par ses agents, aux frais, risques et périls des contribuables.

Plus tard, on admit que des particuliers, ou des Compagnies pourraient aussi construire ou exploiter, moyennant péage, des embranchements ou lignes construits par l'État. C'est ainsi que, sur un développement total de 3,740 kilomètres de chemins de fer en Belgique, l'État en a construit 811 et les particuliers 2,929. Mais, poussé par des circonstances, des influences et des idées diverses, l'État a été amené à louer, à racheter ou à exploiter, avec partage des produits, un certain nombre de chemins de fer concédés. Son exploitation s'étendait donc à une longueur effective de 2,240 kilomètres, au 31 décembre 1878; les compagnies particulières exploitent encore environ 1,500 kilomètres ; mais des intérêts nombreux et puissants, des influences considérables poussent le Gouvernement à reprendre, par rachat ou autrement, la grande partie des lignes qui restent en leurs mains.

Le capital engagé par l'État dans cette entreprise est considérable. Il se chiffrait, au 31 décembre 1878, d'après le compte rendu, à la somme de 941,597,769 francs. On peut prévoir que la reprise des chemins de fer qui restent aux mains des particuliers grèvera le Trésor de 350 à 400 millions. En estimant à 150 millions ce qui reste de chemins de fer à construire dans le pays, pour compléter le réseau, on arrive à un capital de 1,500 millions, qui sera, avant peu, engagé dans cette industrie, capital représenté par des obligations du Trésor public belge.

. . . .

. . . .

. . . .

On a dit que les transports sont un service public au même titre que la poste; la comparaison n'est ni exacte ni vraie. La poste est à tout le monde, au même prix, depuis la réforme postale et tout le monde peut s'en servir aux mêmes conditions. Si l'État devait les transports comme service public, il le devrait à tous, à conditions égales.

Mais tout est anormal dans l'organisation des transports aux frais de l'État. Dans une entreprise particulière, ce sont ceux qui courent les risques qui gèrent, qui dirigent et qui sont responsables. En fait, personne n'est responsable, dans le sens juridique du mot, dans le système de l'administration par l'État. La seule responsabilité qui garantisse le pays, c'est celle de l'homme politique qui occupe momentanément le ministère des Travaux publics.

La Belgique a eu l'heureuse chance d'avoir, jusqu'ici, trouvé dans tous les partis des hommes capables et intelligents, qui ont su faire face à cette charge si lourde. Il est à espérer qu'elle sera aussi heureuse à l'avenir; mais il n'est pas moins anormal pour le pays responsable en fait, comme pour le ministre responsable en droit, de n'avoir qu'une action incertaine, éloignée, sur la véritable administration qui, par sa constitution même, son recrutement et son organisation, doit nécessairement tendre à devenir routinière et peu accessible anx idées nouvelles, aux progrès qui se produisent dans tout le travail humain.

Il résulte de là que nos chemins de fer de l'État sont dirigés, administrés et contrôlés administrativement au lieu de l'être commercialement. De là des tiraillements, des conflits d'intérêts avec le public qui se traduisent sans cesse en pertes de forces et d'argent.

De cette situation, il résulte aussi ce fait constaté chaque jour sur tous les points desservis par les chemins de fer de l'État: c'est l'Administration qui fait la loi au commerce et à l'industrie, tandis qu'elle n'est que l'agent, le fondé de pouvoirs du public auquel elle prétend commander.

De là, les conséquences diverses, souvent préjudiciables au public, et qui se traduisent forcément en diminution de trafic et de recette.

. . . .

Il est évident qu'une grande administration publique n'a pas et ne peut pas avoir la souplesse et la liberté d'allures qui convient à une opération commerciale, tandis qu'il est absolument impossible de façonner le commerce et l'industrie aux mouvements précis et réguliers que semble parfois vouloir leur imposer l'Administration. La promptitude du coup d'œil et la rapidité d'exécution sont de première nécessité pour le commerce et souvent aussi pour l'industrie; parfois ils préféreraient avoir payé de forts tarifs plutôt que d'être retardés dans leurs opérations. Une administration publique et même les Compagnies privées, d'après notre système de concessions de péages et de tarifs, ne peuvent se plier à ces exigences. Elles doivent répartir leurs services aussi exactement que possible entre tous, quelques-uns fussent-ils disposés à payer un prix plus élevé du service demandé. En un mot, pour les transports par chemin de fer, la règle primordiale de l'offre et de la demande n'existe pas et c'est même la crainte que cette règle ne puisse recevoir son application par des concessionnaires intéressés à obtenir la plus forte rémunération possible de leurs services, qui a poussé le sentiment public et pousse encore, en Belgique le Gouvernement à reprendre toutes les concessions particulières.

Il en résulte que, si, par suite des variations incessantes de l'offre et de la demande dans le commerce, celle-ci grandit inopinément ou même avec persistance dans une partie du pays, le matériel fait défaut pour y faire face; si l'Administration voulait emprunter le matériel moins demandé, mais partout utilisé dans une autre section du réseau, elle soulèverait des plaintes et des récriminations de toutes parts. Il s'ensuit qu'à l'encontre de toutes les autres industries, celle des transports faits par l'État peut avoir la prospérité, la hausse de tous les objets de consommation et de tous les services, devenir la cause de ses déficits et même de ses ruines, si la situation se prolongeait quelque peu.

Il faut nécessairement se rendre compte de cette situation pour juger avec impartialité les divers incidents administratifs qui ont, dans ces derniers temps, donné lieu à des critiques, des récriminations souvent exagérées, tant de la part des intéressés que du public en général.

On s'est plaint du manque de matériel, particulièrement dans les districts charbonniers ; or, les mêmes gens qui se plaignaient faisaient, dit-on, voyager les wagons de nos chemins de fer en France, en Allemagne ou ailleurs. D'autres réclamaient vingt wagons, n'en ayant besoin que de dix, personne ne se prêtant à sortir l'Administration d'embarras, de crainte que ses efforts ne profitassent au voisin. C'est la part des torts du public, mais l'Administration n'est pas non plus sans reproche.

Sa manie de vouloir tout régler, tout diriger de ses cabinets bien chauffés de Bruxelles, a fait faire plus d'une fausse manœuvre au matériel qui parfois encombrait certaines gares où il y avait pléthore, tandis qu'à quelques lieues de là, les voies de chargement étaient vides; de là des réclamations qui ne se fussent pas produites si le matériel n'eût pas voyagé.

Le personnel des chemins de fer de l'État est beaucoup plus nombreux, en raison de l'étendue de ses lignes et du trafic, que celui des Compagnies particulières faisant des transports plus considérables. Il faut veiller à ce que cette proportion excédante ne devienne pas excessive. Trop souvent, le personnel de l'État prend ses aises, arrive trop tard, part avant l'heure et morigène le public par-dessus le marché s'il montre de l'impatience.

La tendance des administrations publiques est d'élargir sans cesse leurs cadres afin d'augmenter les chances d'avancement rapide. Pour justifier ces besoins de personnel nouveau, on multiplie outre mesure la correspondance et la paperasse inutile, superflue et encombrante...

Il y a lieu, dans l'opinion de la section centrale, d'appeler sérieusement l'attention de l'administration supérieure sur les moyens de réduire et de supprimer, dans la plupart des cas, la correspondance entre les chefs de service qui ont leurs bureaux dans le même bâtiment ou dans la même ville. Des conférences et des réunions hebdomadaires ou journalières, dans lesquelles les affaires se régleraient à l'instant, sans lettres et sans signatures, devraient être établies soit avant, soit après les heures de bureau ou de travail.

Il y a lieu aussi d'exiger du personnel de l'État un service plus complet, sauf à améliorer les traitements et à payer le temps exigé en plus. Dans beaucoup de bureaux, on commence le tra vail trop tard, on le finit trop tôt.

A ce propos, l'attention de la section centrale s'est portée sur un incident qui s'est produit au commencement de l'année.

Une fédération des employés du département des Travaux publics, paraissant vouloir se fonder dans un but de mutualité et de coopération, a révélé des tendances d'opposition et d'immixion dans l'administration des chemins de fer.

Cette fédération constituait un véritable danger au point de vue de l'ordre et de la discipline. Il était nécessaire d'y mettre un terme.

Le Ministre a, comme c'était son devoir et son droit, pris les mesures nécessaires pour faire cesser cette tentative d'usurpation de droits qui n'appartiennent qu'au Gouvernement et aux Chambres et non à des fonctionnaires ou à des employés salariés pour remplir certains devoirs déterminés par les règlements et par les lois.

Admettre un seul instant que les lois, les règlements ou même les ordres des supérieurs puissent être discutés par des subordonnés, quelque nombreux qu'ils puissent être, c'est admettre qu'il y aurait en Belgique d'autres pouvoirs que ceux établis par la Constitution et les lois ; ce serait la destruction de toute notion de hiérarchie et de subordination, ce serait entrer à pleines voiles dans l'anarchie. En effet qu'adviendrait-il s'il se formait des fédérations adverses ou concurrentes ?

La Chambre se trouve donc en présence d'un fait, regrettable sans doute au point de vue économique des chemins de fer de l'État, mais très heureux pour l'industrie. Une administration publique, bien que composée d'hommes habiles et éminents dans leur spécialité, n'aura jamais le flair commercial que l'on acquiert dans les luttes incessantes de l'industrie et du commerce privés. La liberté et le pouvoir de se décider à l'instant leur fait défaut. Les sources d'informations d'ailleurs ne sont pas non plus les mêmes, ni aussi sûres, ni aussi rapides. De plus, on n'ose pas négocier avec une administration publique comme avec un particulier, c'est de la nature même des choses.

. . . .

En Angleterre et en Amérique, on remédie à ces déficits inévitables, même si le matériel était surabondant, en admettant plus facilement et à des conditions plus favorables le matériel étranger sur les voies. En Angleterre, les Compagnies exploi-

tantes trouvent facilement du matériel en location temporaire ; les grands ateliers de construction en ont toujours en avance qu'ils louent quand ils ne peuvent les vendre, et des Sociétés spéciales possèdent un matériel nombreux qui est loué aux particuliers et aux Compagnies.

Le monopole de plus en plus complet de l'exploitation par l'État rend presque impossible le mode d'alléger, par la location de wagons, le capital immobilisé de cette entreprise.

. . . .

A ce propos, nous avons fait remarquer, dans le rapport de l'année dernière, l'écart considérable qui existait entre le bilan du chemin de fer de l'État et celui que mentionne la situation du Trésor. Cet écart était à la fin de l'exercice 1878 de fr. 88,631,097 ; il s'est encore agrandi à la fin de l'exercice suivant et s'est élevé à fr. 142,095,195. D'après les explications données par le département des Travaux publics, cette différence provient surtout de ce que le Trésor porte en compte au chemin de fer le montant même des crédits spéciaux mis à sa disposition, tandis que le chemin de fer ne prend à sa charge que les sommes réellement payées pour son compte. Nous persistons à croire qu'il vaudrait mieux que les deux administrations se missent d'accord pour établir à un moment donné une situation identique, acceptée de part et d'autre, d'accord avec la Cour des Comptes, fournissant ainsi aux Chambres les garanties d'un contrôle qu'elles n'auraient plus à vérifier.

. . . .

Cette situation est grave et ne peut se prolonger longtemps. Elle s'est améliorée pendant l'exercice dernier (1880), les recettes s'étant accrues notablement, à cause des fêtes nationales et de l'Exposition. La recette brute des lignes exploitées par l'État

s'élève à . . . . Fr.	113.050.000
et les dépenses d'exploitation proprement dites à.	67.898.030
laissant un produit net de . . . . Fr.	45.151.970

Si les charges du capital étaient restées les mêmes, savoir fr. 46,453,655, le déficit ne serait plus que de fr. 1,031,685 29. Mais il est certain que le capital engagé dans l'entreprise a été considérablement augmenté pendant l'exercice dernier, les travaux ayant été poussés avec vigueur sur plusieurs points du pays,

quoique avec lenteur, pour ne pas dire avec négligence, sur d'autres points, si l'on en croit les pétitions et réclamations qui sont parvenues de divers côtés.

Il y a donc lieu d'aviser au moyen de modifier cette situation et de la renverser, c'est-à-dire de faire produire aux chemins de fer un surplus au lieu d'un déficit, sans s'arrêter à la théorie souvent émise, mais qui attend encore sa justification, que l'État exploitant doit transporter à prix coûtant sans faire de bénéfice. Quant à nous, d'accord avec la loi de 1834, nous estimons que, dans le prix coûtant, doivent être compris l'intérêt et l'amortissement du capital engagé, car les chemins de fer ne sont pas garantis contre l'esprit d'invention du siècle et ils peuvent à tout instant être astreints, soit à changer leurs installations, soit à modifier ou à remplacer leur matériel de traction ou de transport.

Un grand nombre de personnes qui n'ont pas eu l'occasion d'approfondir cette question et qui raisonnent parfois d'après l'intérêt personnel du moment, sont d'avis que l'État devrait faire les transports, en n'exigeant que le remboursement matériel de ses avances, laissant aux contribuables à payer l'intérêt et l'amortissement des capitaux engagés dans l'entreprise. En un mot, ces théoriciens veulent soustraire les transports plus complètement qu'ils ne le sont déjà, à l'action de la loi de l'offre et de la demande.

Cette théorie est très dangereuse, surtout pour l'industrie et pour l'agriculture belges. Elle exposerait non seulement l'État exploitant les chemins de fer, qui, lui, ne peut se soustraire aux effets de l'offre et de la demande, à devoir transporter, presque gratuitement, des charbons et des fers, lorsqu'il les paierait très cher, mais encore à voir sa dette et ses impôts augmenter sans cesse.

La commission royale d'enquête sur les chemins de fer en Angleterre, appelée à se prononcer sur le rachat des chemins de fer par l'État (les concessions y sont perpétuelles), en vue de pouvoir abaisser les tarifs et de rendre les relations plus faciles entre les divers points de ce pays, a conclu contre cette proposition, en faisant valoir, entre autres raisons, que les hauts ou les bas tarifs sont indifférents aux consommateurs, qui, dans tous les cas, ne paient que le prix du marché actuel sans tenir compte du prix de revient, de transport ou autre.

Les bas tarifs belges n'ont pas empêché les charbons, les fers et tous les produits industriels d'acquérir une plus-value énorme en 1872.

En augmentant outre mesure les bénéfices des industriels que la baisse correspondante du prix des transports plus demandés eût nécessairement amoindris, ils ont appelé cette concurrence exagérée qui, plus tard, a largement contribué à exagérer à son tour la dépression des prix et à la prolonger.

Il faut s'élever au-dessus des intérêts immédiats et envisager la question de plus haut et de plus loin : il faut voir, dans tous les pays qui entourent la Belgique ou qui luttent avec elle sur les marchés du monde, les Compagnies de chemins de fer amortir leurs capitaux, rembourser leurs obligations et annuler successivement leurs actions par des remboursements annuels. Il arrivera donc un jour peu éloigné, dans la vie des peuples, où ces concessions feront retour à l'État, quittes et libres de toutes charges quelconques.

Quelle sera, à ce moment, la situation de la nation industrielle qui aurait, sous prétexte que nos enfants auraient aussi la jouissance des chemins de fer construits par la génération présente, négligé d'amortir le capital et de se libérer progressivement? Notons, en passant, que l'Angleterre et les États-Unis amortissent rapidement leur dette nationale, pendant que leurs Compagnies éteignent le coût des chemins de fer.

... A ce propos, nous ferons remarquer que, loin d'être dans cette voie, nous rachetons, chaque année, des concessions qui n'ont que 60 à 70 années à courir, au même taux que si elles en avaient 90, tandis que le taux de l'amortissement doit être doublé, c'est-à-dire porté du huitième au quart pour cent.

Nous devons donc de nouveau appeler l'attention de l'Administration sur ce sujet, qui est d'une importance capitale pour l'avenir, non seulement de nos chemins de fer, mais pour celui de la prospérité de toutes les branches de notre activité nationale.

Nous savons que le problème est difficile et que l'État est moins bien placé pour le résoudre que l'industrie privée. Les intérêts privés n'hésitent pas à s'attaquer au Trésor public dès qu'ils entrevoient un avantage, fût-il incertain, précaire ou momentané. Ils n'hésiteraient pas un moment à bouleverser les intérêts politiques

les plus graves et les plus permanents du pays, dans l'espoir, même incertain d'un profit immédiat. C'est là le grand inconvénient et le grand danger de l'ingérence de la force sociale dans les entreprises industrielles et commerciales.

Plusieurs moyens d'équilibrer les recettes et les dépenses des chemins de fer se présentent à l'esprit. Le premier c'est le relèvement des tarifs de transports. Mauvais moyen, si les frais mêmes n'absorbent pas la totalité du prix demandé pour le service. Car, dans ce cas, il n'y aurait aucun espoir de bénéficier sur la quantité. L'excuse la plus plausible de l'intervention du Trésor public dans l'industrie des transports, c'est qu'il peut les faire à bas prix. Si les tarifs ne payaient pas le service, il faudrait les relever. Mais ce n'est évidemment pas le cas pour l'exploitation de l'État belge, puisque les recettes des chemins de fer ont laissé, tous frais d'entretien et d'exploitation réduits, un excédent de 38,600,000 en chiffres ronds pour 1878, et de 45,150,000 en 1879, d'après les chiffres de l'Administration. Ce n'est donc pas à ce remède qu'il faut recourir, au moins dans les circonstances présentes. Il n'en serait pas de même si, par exemple, les prix des combustibles, des fers, aciers, machines se relevant comme en 1872, 1873, 1874, l'exploitation était mise en perte par la prospérité même de l'industrie et du commerce ; personne n'aurait le droit de se plaindre que l'État aussi profitât du bonheur général.

Mais il y a eu lieu cependant, nonobstant ce fait, d'examiner si certains transports ne sont pas effectués à perte, au détriment de l'exploitation, sans bénéfice pour notre industrie, notre commerce et notre travail.

Il saute aux yeux que si l'on ne connaît pas, ligne par ligne, le coût des trains et leur produit, il sera impossible de diriger avec science et connaissance de cause cette vaste exploitation. La connaissance exacte de tous les détails du prix de revient est la première condition de la bonne direction de toute industrie ou de tout établissement industriel.

Le moyen de se rendre un compte exact de toutes les dépenses de trains, en marche, serait de munir chaque chef de train d'un carnet de train, comme les capitaines de navire, petits ou grands, ont un livre de bord ; carnet qui, divisé en colonnes, permettrait de constater avec précision toutes les consommations

et dépenses du train depuis son départ, y compris les préparatifs nécessaires du départ, tels que allumage, mise en vapeur, graissage, nettoyage, etc., jusqu'à l'arrivée, y compris les manœuvres subséquentes à l'arrivée, mais non compris celles préparatoires au retour.

Le coût exact de la traction ou locomotion sur chaque ligne, serait ainsi connu, car il est très aisé d'attribuer à chaque train la part qui lui correspond dans la solde du personnel.

Le coût du personnel permanent de la voie et des stations, des dépenses d'entretien, de réparations et d'amélioration de la voie, se répartirait sur le trafic total de chaque ligne et le compte d'intérêts et d'amortissement du capital correspondant à chaque section compléterait les données nécessaires à l'établissement du prix de revient sur chaque partie de nos chemins de fer. Ce prix de revient n'est pas uniforme, cela est certain ; on doit connaître ces variations.

Un second carnet de bord, ou de train, relatif aux recettes, donnerait sans recherches, ni difficultés, ni même d'embarras pour personne, les renseignements précis et exacts nécessaires.

Au départ, tant de voyageurs de chaque classe, à la première station, tant descendus, tant montés, à la deuxième *idem*, à la troisième *idem*, et ainsi de suite jusqu'à l'arrivée. Double contrôle et très efficace du nombre de billets délivrés et des billets contrôlés, contrôle actuellement très imparfait.

Il y a des petits paquets, des colis, des rayons de marchandises, même inscription au carnet, et comme conséquence, possibilité de réduire considérablement la paperasse inutile du mode actuel de contrôle.

C'est faute de renseignements précis à l'égard du coût réel des transports que l'industrie belge, et particulièrement celle des mines et de la métallurgie, fait des réclamations sur les faveurs qui seraient accordées aux industries étrangères par nos tarifs de transit.

Comme moyen d'alléger les frais d'exploitation des affluents et des points de jonction si nombreux en Belgique, nous avons recommandé depuis longtemps l'emploi de voitures automobiles, comme devant épargner le transport et la traction d'un poids-mort considérable. En effet, le moindre train employé aujourd'hui sur les affluents de peu d'importance, exige une locomotive, un

tender, au moins deux voitures et un fourgon-frein, c'est-à-dire la place pour 50 ou 60 voyageurs quand 10 ou 12 se présentent.

M. l'ingénieur Belpaire avait inventé ou adopté une voiture portant d'elle-même sa machine motrice. Après une ou deux années d'essai, une de ces voitures abandonnées, on ne sait pourquoi, par son mécanicien, a sauté dans la gare de Luxembourg, à Bruxelles, occasionnant de nombreux dommages et surtout une panique irréfléchie. Immédiatement, toutes les voitures en service ont été retirées, et jusqu'à présent, nous n'avons pas appris qu'elles aient été remises en service. Une commission délibère depuis un an.

La dépense générale de l'exploitation au moyen des voitures à vapeur peut être établie comme suit ; ce matériel étant neuf n'a pas eu à subir de grandes réparations :

	Par kilomètre.
Personnel.	Fr. 0,03450
Chauffage et graissage.	0,01085
Nettoyage.	0,00885
Entretien courant et petites réparations.	0,00385
Intérêts et amortissement.	0,03305
Total.	0,09110

Cette dépense contient la démonstration évidente de la supériorité de ces véhicules locomobiles légers pour l'exploitation des embranchements, affluents et jonctions peu étendues. Tandis que la dépense moyenne d'un train kilométrique est de fr. 2.314,51, celle d'une voiture Belpaire n'est que de 0,091,10 ; c'est-à-dire que quand un train moyen dépense fr. 11,57 par lieue, une voiture automobile dépense 45 centimes et demi pour la même distance, de telle sorte que deux voyageurs, payant 25 centimes chacun, laissent un bénéfice à la voiture, tandis que 46 payant le même prix laissent une perte au train.

Combien de voitures et de locomotives ne deviendraient pas immédiatement disponibles pour les lignes principales, où il en manque si toutes les lignes secondaires ou tertiaires de 5 à 15 ou 20 kilomètres, étaient pourvues de voitures automobiles..

Elles offrent des inconvénients ? qu'on les corrige. La locomotive n'a pas été parfaite dès son invention ? mais qu'on ne se réfugie pas dans l'inertie des études faites par les commissions.

On objecte aussi que, sur les embranchements et jonctions, le service des voyageurs se fait en même temps que celui des marchandises et qu'ainsi les frais sont diminués. Cela ne prouverait qu'une chose, c'est que les deux services sont mal faits, l'un dérangeant l'autre.

On fait perdre aux voyageurs le principal bénéfice des chemins de fer, l'économie du temps.

Il faut déjà une localité bien commerçante, pour avoir besoin de deux trains de marchandises par jour pouvant, selon le profil des routes, charger de 2 à 800 tonnes de poids. Il vaut mieux espacer les trains de marchandises pour permettre aux clients de faire leurs opérations, sans se presser, dans le temps voulu ; tout s'organise alors selon cette donnée, tandis que quand des wagons arrivent tout le long du jour, rien ne peut être rangé ni organisé ; on introduit le désordre, là où l'ordre le plus strict doit régner.

Des voitures automobiles marchant à la vitesse de 20 à 25 kilomètres à l'heure sur une ligne de 12 kilomètres, par exemple, peuvent faire un voyage complet par heure avec deux, trois, quatre ou même six arrêts sur la route pour prendre ou déposer des voyageurs ; elles peuvent donc mettre les localités qu'elles desservent en rapport avec tous les trains des lignes principales, fussent-ils douze ou quatorze par jour. Une moyenne de cinq voyageurs payerait le service, tandis qu'il faudrait une moyenne de plus de cent, pour défrayer un train ordinaire à tarif égal de 25 centimes par lieue.

Une partie importante et difficile de l'administration c'est la responsabilité en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de soustraction ou vol de marchandises. Le Code de commerce rend le voiturier responsable de la marchandise qui lui est confiée ; il est tenu de la remettre au destinataire dans l'état où elle lui a été confiée, c'est à lui à faire constater cet état à la remise, s'il lui paraît qu'elle est endommagée ou avariée.

L'État exploitant les chemins de fer a voulu et veut encore se soustraire à cette obligation du droit commun. Il a invoqué tous les prétextes pour s'en dégager. Il fait, lui-même, sans le concours de la législature, ni des intéressés, des règlements et des tarifs qui mettent tous les risques à la charge du public, sauf certaines indemnités parfois dérisoires et qu'il ne paye pas

toujours de bonne grâce, après avoir essayé de s'y soustraire...

L'État doit et peut accepter toute la responsabilité du droit commun, surtout s'il rend ses agents, en ce qui le concerne, responsable des manquants et des vols.

A cette question se rattache celle de l'assurance en cas d'accident.

Il serait temps de déclarer si l'État veut entreprendre lui-même le service des assurances par des Compagnies ou des particuliers sur le principe de la liberté.

Le transporteur, d'après nous, est responsable de tous les accidents qui pourront arriver sur les chemins de fer, le public n'étant pas admis à vérifier ni l'état des voies, ni celui du matériel, ni la capacité du personnel. Il a le droit d'être garanti contre toute éventualité dérivant de ces trois causes d'accidents. Les tribunaux anglais et américains sont très sévères pour toutes sortes d'accidents et ils allouent de fortes indemnités aux victimes, quand elles n'en sont pas elles-mêmes la cause évidente et démontrée.

Il y a donc lieu de donner une solution immédiate à cette question d'assurances dans l'intérêt de l'État, plutôt que dans celui des particuliers.

L'assurance ne doit pas être indéfinie, ni proportionnelle à la valeur attribuée à l'individu, selon sa profession ou sa position sociale; elle doit être fixe et déterminée seulement par taux des billets délivrés, selon toute prévision, la taxe d'assurance pourrait être très minime, une moyenne de cinq centimes par voyageur sur 40 millions que transportent les chemins de fer belges, donnerait lieu à une recette annuelle de 2 millions qui permettrait largement de réparer tous les malheurs.

Ce qui n'est pas admissible, c'est qu'un voyageur qui a confié sa personne aux soins de l'Administration, fût-il pauvre, misérable ou sans appui, puisse être repoussé comme si l'accident ne le concernait en aucune façon. Il y a dans ce fait seul quelque chose qui choque, à la fois, le bon sens et l'humanité.

Il y aurait aussi de grandes simplifications à apporter dans la manutention générale de nos railways. Ils sont trop compliqués, trop enchevêtrés d'embranchements et de fonctions pour une exploitation simple, courante et facile. L'État ne devrait exploiter que les grandes lignes de long parcours et aboutissant à de

grands centres commerciaux et industriels. Tous les affluents, toutes les jonctions d'intérêt local devraient être rendues à l'exploitation locale et privée. Dût l'État ne recevoir, au commencement, que de très minces péages et laisser aux entrepreneurs des bénéfices, il y trouverait encore, ainsi que les populations intéressées, de notables avantages.

Nous ne pouvons pas quitter l'examen de la situation financière et économique des chemins de fer sans renouveler le vœu formulé par la section centrale de l'an dernier en faveur d'une prompte et libérale solution des questions relatives à l'établissement des chemins de fer vicinaux ou tramways.

En fait et en réalité la loi de 1875 a arrêté net la construction des tramways en Belgique, au moment même où elle commençait à prendre quelque développement. Le Gouvernement s'est laissé effrayer par l'idée de la concurrence éventuelle que ces voies ferrées d'intérêt local pourraient faire à sa grande exploitation, armée de toutes pièces et outillée pour faire les transports rapidement et à bon marché.

Grâce à ce temps d'arrêt, la Belgique est exposée à ce que l'élan de 1873 et 1874 ne se reproduise plus d'ici à longtemps, les capitaux destinés à cette entreprise s'étant portés au dehors.

Ce résultat négatif a conduit le Gouvernement à instituer une Commission chargée de rechercher les moyens de doter le pays d'un système de chemins vicinaux secondaires ou tertiaires.

La préoccupation de la concurrence possible, sinon probable, a de nouveau été la pensée dominante des délégués de l'Administration;... on a craint qu'en reliant les chemins vicinaux les uns aux autres, on ne puisse encore établir, dans le pays, des exploitations concurrentes à celles de l'État et forcer celui-ci à des rachats onéreux.

Cette crainte est, selon nous, chimérique, tandis que les apports au trafic des lignes principales seront certains et considérables, à condition, toutefois, que l'on n'impose pas à ces embranchements les mêmes entraves qu'aux embranchements industriels, ou, ce qui est plus injuste encore, à certains d'entre eux. Tandis que les autres sont indemnes, et donnent ainsi, à quelques-uns, des moyens de concurrence, d'autres pâtissent.

TABLEAU COMPARÉ

DES DÉPENSES D'EXPLOITATION ET DU PRODUIT BRUT

POUR

les Chemins de fer belges, anglais et français.

CHEMINS DE FER	PRODUIT BRUT		DÉPENSE D'EXPLOITATION		POUR CENT
	TOTAL	PAR KILOMÈTRE	TOTAL	PAR KILOMÈTRE	
	Francs	Francs	Francs		
Belgique	94.205.915	41.925	56.555.999	25.144	59
Great Eastern	74.417.618	51.178	35.722.231	24.600	48
Midland	148.821.710	59.392	82.257.190	32.700	55
London and North Western	243.933.826	70.420	121.078.900	35.000	50
Great Western	195.917.238	56.160	90.253.650	25.860	46
Nord français	119.088.000	48.786	62.677.216	25.676	53
Est français	104.621.677	36.838	54.043.552	22.726	60

TABLEAU COMPARÉ

DU PRIX DE REVIENT PAR KILOMÈTRE

pour les mêmes lignes

CHEMINS DE FER	KILOMÈTRES	COUT DES LIGNES PAR kilomètre	VALEUR DU MATÉRIEL ROULANT par kilom.
		Francs	Francs
Belgique	811	580.000	75.350
Great Eastern	1.456	408.750	23.855
Midland	2.516	555.500	70.200
London and North Western	3.464	607.400	52.900
Great Western	3.587	620.000	44.575
Nord français	2.441	316.376	75.370
Est français	2.844	387.550	56.338

ÉTAT DU MATÉRIEL ROULANT

des Chemins de fer belges, anglais et français

CHEMINS DE FER	LOCOMOTIVES	VOITURES	CHARS
Belgique	1.080	2.379	31.784
Great Eastern	495	1.397	10.788
Midland	1.322	2.281	32.183
London and North Western	2.050	3.098	43.562
Great Western	1.461	2.669	33.648
Nord français	1.127	1.975	31.020
Est français	870	2.391	22.131

TABLE DES MATIÈRES

ANNEXE A

Extrait des principales dépositions en réponse au « Questionnaire » faites devant la Commission d'enquête, par :

ANNEXE B

ANNEXE C

ANNEXE D

ANNEXE E

Appendice à l'enquête parlementaire italienne.

ANNEXE F

ANNEXE G

Belgique.

RÉSUMÉ DES QUESTIONS

TRAITÉES DANS L'ANNEXE A

(P. 113 A 172)

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

A

B

C

D

E

F

G

H

I

L

M

N

O

P

R

S

T

V

1368-2. — PARIS. — IMPRIMERIE CHAIX, 20, RUE BERGÈRE, PRÈS DU BOULEVARD MONTMARTRE. — 385.

